

# RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUOSILTA 1945–1948



HELSINKI 1951

# RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUOSILTA 1945–1948



HELSINKI 1951



VALTIONEUVOSTON KIRJAPAINO

1951

1951

## SISÄLLYS.

	Sivu
Yleiskatsaus .....	5
I Yleinen hallinto .....	17
II. Rata, rakennukset ja laitteet .....	33
III. Rautatierakennukset .....	56
IV. Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus. Konepajat ja sähkölaitteet	86
V. Varastot ja hankinnat .....	112
VI. Liikenne .....	126
VII. Tariffit .....	146
VIII. Henkilökunta .....	162
IX. Tapaturmat .....	182
X. Taloudellinen tila .....	182

---

# Rautatiehallituksen kertomus vuosilta 1945—1948.

## Yleiskatsaus.

Sotien päättymistä seurannut kiihkeän työn ja jälleenrakentamisen aika *Johdanto.* on asettanut maamme talouselämän suurten tehtävien eteen. Tällöin on nimenomaan kuljetuskoneiston merkitys muodostunut ratkaisevaksi. Rautatielaitos, joka oleellisesti joutui vastaamaan kuljetustarpeen tyydyttämisestä, on joutunut tänä aikana mitä suurimmalle koetukselle. On todettava, että sodan jäljet olivat rautatielaitoksessa selvästi tunnettavissa. Liikkuvan kaluston menetys alensi huomattavasti laitoksen suorituskykyä samalla kun eräiden elintärkeiden rataosien menetys katkaisi useita tärkeitä yhteyksiä ja pakotti muuttamaan liikenteen suuntauksen ja sen rytmin. Oli ohjattava junaliikenne kokonaan toisille rataosille, joita ei ollenkaan ole rakennettu kes-tämään tällaista räsitusta. Tähän on vielä lisättävä pohjois-Suomen rata-verkoston perinpohjainen hävitys sekä tosiasia, että sekä liikkuva kalusto että rataverkosto oli sotien seuraamuksena päässyt pahasti kulumaan ja rappeutumaan. Olihan myös rautatielaitoksen piirissä ollut huutava puute työvoimasta ja materiaalista samalla kun liikennöitävä rataverkosto sotien aikana oli kasvanut tuhatkunta kilometriä. Tämä kaikki oli asettanut koko koneiston ankaraan puristukseen, joten sotien päätyttyä olisi kipeästi kaivattu hengähdysaikaa pahimpien puutteiden poistamiseksi ja asioiden hoidon palauttamiseksi ennen sotia vallinneelle kannalle. Mutta tähän ei ollut minkään-laisia mahdollisuuksia. Menetettyä sotaa seurannut välirauhan sopimus asetti rautatielaitokselle uusia velvoittavia kuljetustehtäviä n. s. palautustavaran, sotasaaliin ja sotakorvauksen toimitusten muodossa. Nämä oli aluksi kulje-tettava Neuvostoliittoon yksinomaan suomalaisissa vaunuissa, usein aina määräsasemille saakka. Lisäksi oli nimenomaan vaadittu, että sotasaalis-kalusto, jota olisi osaksi voitu käyttää k. o. kuljetuksiin, oli palautettava niin nopeassa tahdissa, ettei sitä juuri ollenkaan voitu varata ko. tehtäviin. Kun kuljetukset ensi aluksi oli toimitettava Neuvostoliittoon yksinomaan Vainikkalan ja Imatran liikennepaikkojen kautta, aiheutti asioiden hoitami-nen suuria vaikeuksia ja liikenteen hidastumista. Asian valaisemiseksi mai-nittakoon, että Sortavalan ja Elisenvaaran menetyksen vuoksi oli Karjalasta ja Savosta saapuva tavara ohjattava Pieksämäen kautta Kouvolaan ja edel-leen luovutusasemille. Niinpä lähetykset Joensuusta ja Savonlinnasta oli puristettava tuon todelliseksi pullonkaulaksi muodostuneen kapeikon läpi. Tässä suhteessa tilanne kuitenkin helpottui kun myös Parikkala ja Tohma-järvi 27. 3. 45 ja 15. 7. 1945 hyväksyttiin raja-asemiksi, joten luovutuspaikkoja näin oli lopulta kaikkiaan 4.

Osoitukseksi siitä kuinka suuria vaunumääriä nämä kuljetukset Neu-vostoliittoon sitoivat, mainittakoon, että keskimäärin syksyllä 1945 oli suoma-



*Johdanto.* laisia vaunuja maan rajojen ulkopuolella: syyskuussa 3 752, lokakuussa 4 101 ja marraskuussa 3 381. Joulukuussa 1945 ja tammikuussa 1946 keskiarvo aleni ja oli 2 604—2 363, mutta nousi uudelleen helmikuussa (3 032) ja maaliskuussa (3 012). Kun koko liikenteessä oleva vaunukanta samaan aikaan käsitti kaikkiaan 22 742 yksikköä ja kun vaunut olivat hyvin kauan noilla ulkomaisilla matkoillaan, uhkasi tilanne käydä kestäättömäksi, varsinkin kun jälleenrakentaminen omassa maassa oli samanaikaisesti hoidettava. Asian valaisemiseksi mainittakoon vielä, että esim. lokakuussa 1945 kuormattiin maassa päivittäin keskimäärin 4 205 vaunua, joten 3 000—4 000 vaunun poissaolo merkitsi huomattavaa kuljetuskyvyn alenemista. Tämän vuoksi käännyttiin viralliselta taholta Neuvostoliiton puoleen asian järjestämiseksi. Neuvostoliiton viranomaiset suhtautuivatkin asiaan myönteisesti. Tuloksena oli, että kun maan rajojen ulkopuolella olevien vaunujen keskiarvo päivää kohti oli v. 1945 3 362 yksikköä, se oli v. 1946 2 043, v. 1947 2 003 ja v. 1948 enää vain 1 037. Lukujen pienenemiseen vaikutti myös huomattavasti ns. palautustavaran loppuminen keväällä 1947 sekä ne helpotukset, jotka myös sotakorvaussuoritusten osalta myönnettiin 1948. Vielä on erikoisesti mainittava, että venäläisiä vaunuja alkoi vähitellen saapua maahamme tavaroita noutamaan, osaksi tavarassa — kaupanteko kun oli päässyt käyntiin — mutta myös huomattavassa määrin tyhjinä. Tilanteen kehitystä tässä suhteessa valaisevat seuraavat suhdeluvut (keskimäärin suomalais. vaunuja Neuvostoliitossa / venäl. vaunuja Suomessa) v. 1945 2 362/755; v. 1946 2 043/916; v. 1947 2 003/450 ja v. 1948 1 037/673.

Oma haitallinen osuutensa katsauskauden liikenteeseen oli myös eräillä työnsäilyksillä. Näistä mainittakoon esim. 20—30. 9. 1947 ollut satamalakko, jolloin m. m. huomattava määrä vaunuja — korkeimmillaan toista tuhatta yksikköä — joutui seisomaan purkamattomina satamissa vaikuttaen siten häiritsevästi laitoksen toimintaan. Myöskin kesällä 1947 vallinnut kuljetustyöntekijäin lakko alensi kuljetustehoa sen vuoksi, että vaunujen purkaminen satamakaupungeissa oli kielletty, joten vaunut tällöinkin seisoivat purkamattomina useita vuorokausia, jopa viikkojakin. Saman vuoden marraskuussa kolme päivää kestänyt virkamieslakko aiheutti kuormauskapasiteetin laskun lokakuun 5 494:stä 4 522:een. Samansuuntaisia vaikutuksia oli toukuussa 1948 puhjenneella satamalakolla Helsingin osalta. Haitallisia olivat myös 22. 5. Helsingissä, 24. 5. Raumalla, Kemissä, Kotkassa, Pietarsaareissa, Turussa ja Vaasassa sekä 25. 5. Hangossa, Ykspihlajassa, Kaskisissa ja Mäntyluodossa alkaneet satamalakot. Ne aikaansaivat vakavia kuljetushäiriöitä ja alensivat rautatielaitoksen kuljetuskykyä. Vaikka lakot päättyivät jo 27. 5. 1948, laski kuormauskapasiteetti 4 825 vaunukuormaan, oltuaan huhtikuussa 5 159 ja edellisen vuoden toukokuussa 5 010. Turhia kuljetuksia aiheutti Turussa 19. 9. 1948 puhjennut satamalakko, jota tukeakseen Kotkan ja Helsingin satamatyöläiset yhtyivät saartolakkoon 21. 9. Näin ollen ei Turun satamaan osoitettuja tavaroita voitu purkaa näissäkään satamissa.

On jo viitattu siihen, että Neuvostoliittoon suuntautuva liikenne vaikeutti sisäisten kuljetustarpeitten tyydyttämistä, sillä tarve oli kasvanut suuremmaksi kuin ehkä koskaan aikaisemmin. Mainittakoon vain, että kenttäarmeijan siirrot ja kotiuttamiset, evakuidun väestön sijoittaminen sekä valtakunnan jälleenrakentaminen olivat valtavia tehtäviä, jotka jo sinänsä olisivat vaatineet koko laitoksen suorituskäyvyn. Oli ilmeistä, ettei rautatiehallitus ilman viranomaisten apua kykenisi selviytymään tehtävästään silloin kun elintärkeiden kuljetusten kysyntä näin huomattavasti ylitti tarjonnan. Jo vuonna 1945 valtioneuvosto olikin asettanut kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön yhteyteen *kuljetusasiain keskusjohto-nimisen toimikunnan*, jonka tehtävänä oli aikaansaada tarvittava yhteistoiminta eri kuljetusmuotojen välillä, laatia suunnitelmia laajempien ja vaativimpien kuljetusten suorit-



tamiseksi sekä mm. kuljetusten ohjaaminen ja tärkeysjärjestyksen määrääminen. Tämän elimen, jossa rautatielaitoksen johdon panos oli merkittävä, toiminta on arvosteltava tärkeäksi vuosien 1946—1948 kuljetusasioiden kokonaisratkaisuille. *Johdanto.*

Tähän liittyi toisena tärkeänä tehtävänä toimenpiteet rautatielaitoksen suorituskyvyn lisäämiseksi. Liikkuvaa kalustoa oli kaikin keinoin hankittava lisää ja rataverkoston suorituskykyä parannettava. Tässä oli 1. 3. 1945 rautatiehallituksen yhteyteen perustetulla työntutkimustoimistolla tärkeä tehtävä avainkohtien selvittelyssä ja parannusehdotusten laatimisessa.

Ennen kuin ryhdytään selostamaan näitä toimenpiteitä, on yleiskäsityksen saamiseksi vielä kosketeltava erästä uutta vaikeutta, joka talvella 1945/46 uhkasi kokonaan lamauttaa rautateiden toiminnan. Rautateiden polttoainetarastot olivat käytännöllisesti katsoen käyneet olemattomiksi ja junien kulkuun saattaminen oli siten monasti varsin vaikeasti järjestettävissä. Kivihiili oli kokonaan lopussa ja polttopuu siis ainoa polttoaine. Halkojen kuljettaminen jakelupaikoille oli järjestettävä erikoistoimenpitein mahdollisimman säännöllisesti päivittäistä tarvetta vastaavaksi. Näin sen vuoksi, ettei varastoja ollut. Hakkuutyövoiman puute oli supistanut koko maan halkovarastot riittämättömiksi, eikä tuota vajausta voitu nopeasti täyttää. Aika-ajoittain oli pakko turvautua jopa selluloosateollisuuden raaka-ainevarastoihinkin. Nämäkään toimenpiteet eivät riittäneet turvaamaan tavaraliikenteen jatkuvuutta, mikä liikenne kuitenkin oli yritettävä ensisijaisesti hoitaa. Niin oli 26. 1. 1946 peruutettava pikajunia, poistettava makuuvaunuja liikenteestä ja oli saatettava voimaan hidastettu aikataulu. Näistä matkustavalle yleisölle haitallisista rajoituksista päästiin kuitenkin pian: uusia pikajunia voitiin vähitellen asettaa kulkuun ja makuuvaunuja lisätä jo saman vuoden huhtikuun lopussa sekä luopua hidastetusta aikataulusta 3. 6. 1946. — Pikajunaliikenne Porkkalan vuokra-alueen läpi voitiin aloittaa 10. 11. 1947.

Tavaraliikenteen hoitamissakaan ei siis välttytty pakkotoimenpiteiltä. Kun kotimaan liikenteessä olevien tavaravaunujen lukumäärä sodan seurauksen johdosta oli huomattavasti vähentynyt, ei niitä riittänyt kaikille tarvitsijoille. Toisaalta oli eräät kuljetukset kuitenkin ehdottomasti saatava määrää aikana suoritetuiksi, joten oli määrättävä kuljetusten kiireellisyysjärjestys, ts. missä järjestyksessä eri kuljetusten vaunutarve oli tyydytettävä. Ensimmäinen kiireellisyysjärjestys vahvistettiin kuljetusasiain keskusjohdon aloitteesta 1. 6. 1945. Sen mukaan oli ensimmäiselle tilalle asetettava mm. veturien polttoainekuljetukset, toiselle palautus-, sotasaalis- ja sotakorvauskuljetukset, kolmannelle numeroidut sotilaskuljetukset jne. Kiireellisyysjärjestystä jouduttiin luonnollisesti tarkistamaan useampaan otteeseen tilanteen kehittymisen mukaan sekä myöntämään siihen poikkeuksia jonakin ajankohtana erityisen tärkeiksi muodostuneita kuljetuksia varten. Viimeinen tarkistus suoritettiin keväällä 1948 ja saman vuoden kesällä saatettiin sitten luopua kiireellisyysjärjestyksen noudattamisesta kuljetusten kysynnän palauduttua rautateiden suorituskykyä vastaavalle tasolle. — Lisäksi oli pakko ryhtyä muihinkin säännöstelytoimenpiteisiin tavaraliikenteen suhteen. Niinpä syksyllä 1946 määrättiin, että vaunuja korsirehujen kuljetukseen ei saanut antaa määrättyjen alueiden ohia aiotuille lähetyksille ja näiden tavaroiden kuormausta kiellettiin kokonaan eräiltä alituotantoalueilta. Tämä ohje—välillä muutettuna ja lievennettynä—voitiin kumota vasta vuoden 1948 syksypuolella. Polttopuiden ristiinkuljettamisen ehkäisemiseksi oli annettava liikennejaksojen vaununjakajille ohjeita ja määräyksiä. Sementin sekä rakennus- ja maatalouskalkin ynnä väkilannoitteiden rautateitse tapahtuva kuljetus oli säännösteltävä ja ohjattava, olipa pakko turvautua kappaletavaran ym. suhteen aika ajoittain kuormauskieltoihin ja -rajoituksiin. Tyhjen rautatievaunujen kulkusuunnista oli annettava myös ohjeita. — Samaan asiaryhmään kuuluvat *Kuljetusasiain keskusjohto.*



*Kuljetus-  
asiain  
keskusjohto*

toimenpiteet eräiden satamien liikenteen ohjaamisesta. Säännöllisesti toistuva ilmiö oli vientitavaroiden lähettäminen satamiin hyvissä ajoin ennen laivan saapumista. Tuontilaivoja varten liikennöitsijät tilasivat vaunuja satamiin etukäteen varmistautuakseen siten vaunujen lopullisesta saamisesta. Tällainen menettely ensi muutenkin vaikeata vaunupulaa, samalla kun se aiheutti ruuhkautumista satamien ahtailla ratapihoilla. Epäkohdan poistamiseksi asetettiin ensin Kotkaan ja Haminaan ja myöhemmin eräisiin muihinkin satamiin — mm. Turkuun, Hankoon, Mäntyluotoon, Toppilaan — purjehduskauden ajaksi rautatielaitoksen toimesta erikoinen yhdysmies, jolle sekä rautatiet että muut asianosaiset antoivat melko suuret valtuudet liikenteen järkipäiseksi ohjaamiseksi: saattaa eri intressipiirit yhteistyöhön ja huolehtia siitä, että satamissa aina on kylliksi muttei liikaa vaunuja samalla valvoen, ettei vaunujen ruuhkautumista pääse syntymään. Yhdysmiesten toiminta osoittautui rautatiekuljetusten osalta tulokselliseksi.

Minkälaisesta viennin ja tuonnin vaunutarpeesta on kysymys, mainittakoon, että vientikuljetuksiin käytettiin vaunustoa vuonna 1945 2.3 % kaikista kuormatuista vaunuista, vuonna 1946 6.8 %, vuonna 1947 10.7 % ja vuonna 1948 10.6 %; tuonnin kohdalta vastaavat luvut olivat vuonna 1945 1.6 %, vuonna 1946 3.7 %, vuonna 1947 7.2 % ja vuonna 1948 9.4 %. — Tämän-  
tapaisilla ja monilla muilla niihin liittyvillä järjestelyillä saatiin tavaravaunujen kiertoaika, joka vuonna 1944 oli ollut keskimäärin lähes 5 vuorokautta, alenemaan vajaan 4 vuorokauteen. Se merkitsi rautateiden päivittäisen kuljetuskyvyn lisääntymistä usealla sadalla vaunulla.

*Liikkuvan  
kaluston  
lisääminen.*

Vetovoiman ja vaunuston, etupäässä tavaravaunuston, lisäämiseksi on jatkuvasti ponnisteltu, jotta kuljetukset olisi pystytty edes jossakin määrin tyydyttävästi hoitamaan. On esitetty, että rataverkosto on vuodesta 1938 vähentynyt yhtä paljon kuin liikkuva kalusto ja että tilanteen pitäisi olla samanlainen kuin sanottuna rauhan vuotena. Liikenteen epäedullinen jakaantuminen ja »ahtaan» rataverkoston rajoitukset eivät kuitenkaan tee mahdolliseksi käytettävissä olevalla vetovoimalla joustavasti hoitaa valtavasti kasvannutta kuljetustarvetta. Varsinkin vaihtoveturien vähälukuisuus vaikeutti tilanteen hallitsemista suurilla ratapihoilla, satamissa ja voimakkaasti kehittyneen teollisuuden raiteistoilla. Matkavetureita jouduttiinkin sijoittamaan vaihtotyöhön suureksi haitaksi liikenteen kaikinpuoliselle hoidolle. — Toimenpiteistä vetovoiman lisäämiseksi mainittakoon, että kotimaiset veturitehtaat pystyivät v. 1946 toimittamaan ainoastaan 3 uutta veturia, sillä Soteva tarvitsi melkein kaiken kysymykseen tulevan ammattityövoiman samoin kuin raaka-aineen. Veturitilanne oli siksi huolestuttava, että oli käännyttävä ulkomaiden puoleen. Suhteiden solmiminen ulkomaihin tuotti suuria vaikeuksia, kun aikaisemmilta ajoilta tunnetut Saksan, Yhdysvaltojen, Sveitsin jne. veturivalmistamojen edustajat olivat sodan johdosta poistuneet maasta. Oli etsittävä näin kokonaan uusia yhteyksiä, varsinkin kun neuvottelut Ruotsin kanssa raukesivat valuutta- ja luottokysymysten takia. Niinpä saatiin aikaan Tanskan kanssa kauppasopimus 20 veturille sekä neuvoteltiin jatkuvasti USA:n kanssa 20 raskaan tavarajunanveturin ostamisesta. Nämäkin neuvottelut johtivat tulokseen, ja niinpä oli USA:sta ostetuista 20 veturista vuoden 1946 lopussa jo 5 koottavana Helsingin konepajalla ja 5 laivassa Suomeen tulossa. Vuonna 1947 valmistui kotimaassa vain 4 uutta veturia, mutta kuljetustilanne parani huomattavasti, kun USA:sta tilatut raskaat (Tr 2) tavarajunanveturit saatiin kaikki 20 tämän vuoden kuluessa liikenteeseen. Vuonna 1948 lisääntyi veturien luku 31:llä, joista 10 saatiin kotimaisilta veturitehtailta ja loput USA:sta. Sieltä oli näet ostettu yhteensä 24 raskasta Vr 4-sarjan vaihtoveturia. Nämä olivat kuitenkin akselipainoltaan liian raskaita radoillemme, joten ne on varustettava lisäpyörästäöllä ennenkuin niistä saadaan täysi hyöty. — Tanskasta v. 1946 tilatut veturit eivät vielä v. 1948 aikana



ehtineet maahamme, vaikkakin niiden valmistus vuoden päättyessä oli siksi pitkillä, että ne todennäköisesti osaksi ovat työssä v. 1949.

*Liikkuvan kaluston lisääminen.*

Vaikkakin vetovoimatilanne on näin vv. 1946—48 melkoisesti parantunut, on huomattava, että suuri osa vetureistamme on yli-ikäisiä — kansainvälisten normien mukaan veturin maksimi-ikä on 40 vuotta ja meillä oli vuonna 1948 liikenteessä tämän iän saavuttaneita vetureita noin 150 — ja siten liikenteessä epävarmoja ja epätaloudellisia. Korjauskustannukset nousevat arveluttavan suu-  
riksi. Veturikantamme uusiminen on edelleen eräs tärkeimpiä tavoitteitamme.

Uusien vaunujen hankinnoissa on kiinnitetty päähuomio tavaravaunuihin. Kuten edellä on mainittu ovat tavaraliikenteen vaatimukset asetettava etu-  
alalle. Aikaisemmin tehtyjen ostojen perusteella saatiin maahamme v. 1946 Ruotsista 250 rautatievaunun aluskehystä. Kaikki muut uudet vaunut on rakennettu rautatielaitoksen omassa vaunutehtaassa Pasilassa. Katsaus-  
kautena on kaikkiaan valmistunut nuo 250 aluskehystä mukaanluettuna 184 henkilö- ja 2958 tavaravaunua. Lisäksi on valmistunut joukko erikoisvaunuja. Monenlaisia materiaalin saantivaikeuksia on ollut voitettavina ja aikaisemmin laadittua ohjelmaa ei ole läheskään voitu sellaisenaan viedä läpi. Joka tapauk-  
sessa on vaunukanta katsottava riittäväksi. Vaunupula, jota runsaasti esiintyi, on ensi sijassa johtunut rataverkon ja vetovoiman heikkouksista.

Vaikeimpia tehtäviä katsauskautena on epäilemättä ollut rataverkoston saattaminen uuden tilanteen vaatimaan kuntoon. Toimenpiteet kohdistuivat osittain eri rataosien liikennekyvyn lisäämiseen, osittain perusrakenteen kor-  
jaamiseen ja parantamiseen. Nämä toimenpideryhmät liittyvät usein toisiinsa eikä niin muodoin aina voida vetää niiden välille jyrkkää rajaa.

*Rata-  
verkoston  
tehosta-  
minen.*

Liikenteen muuttunut jakautuminen ja rytmi pakotti arvioimaan uudel-  
leen eri rataosien merkityksen ja niille asetettavat vaatimukset. Liikenteen suuntautuminen aikaisemmin toisarvoisiksi arvostetuille rataosille vaikutti aivan ratkaisevasti asiaan. Oli todettava, että Saimaan kanavan ja Karjalan radan menetykset loivat kokonaan uuden tilanteen samalla kun teollisuuden nopea laajeneminen ja uusi sijoittuminen osaltaan vaati myös toimenpiteitä. Eräät radat eivät kyenneet läpäisemään niille suuntautuvaa liikennettä ja syntyi jatkuvasti ruuhkautumia, joiden purkaminen vaati runsaasti erikois-  
toimenpiteitä ja aiheutti vaunupulaa. Rataosaston apuna on näiden kysymysten selvittämisessä ollut työntutkimustoimisto. Se on suorittanut laajoja aikatutkimuksia eräillä tärkeillä risteys- ja linja-asemilla. Tutkimusten tulok-  
sena valmistuikin sitten vuoden vaihteessa 1946/47 suunnitelma, jossa mm. todettiin, että liikenteen jatkuvan hoidon kannalta oli välttämätöntä rakentaa verkostollemme 6 suurta, täydellistä järjestelyratapihaa, jotka oli varustettava riittäväillä teknillisillä laitteilla suurten vaunumäärien nopean käsittelyn aikaansaamiseksi. Näiden — Pasila, Kouvola, Tampere, Pieksämäki, Seinä-  
joki ja Oulu — lisäksi tarvittiin myös pienehköjä järjestelyratapihoja, mutta tärkeänä pidettiin ja pidetään edelleenkin, että nuo 6 mahdollisimman nopeasti saadaan kehitettyä täyteen laajuuteensa, sillä vasta silloin voidaan tavarajunien matkantekoa nopeuttaa ja muutenkin tehostaa. Tunnettuahan on, että juuri tässä suhteessa voidaan nykyisin esittää vakavia huomautuksia laitoksemme suorituskykyä vastaan. Kun otetaan huomioon kiristynvä kilpailu muiden liikennemuotojen, ennen kaikkea autojen taholta, on ehdottomasti saatava mainittu asia hoidetuksi. Valitettavasti ovat kysymykseen tulevat rahamäärät siksi suuret, että tulee kulumaan monta vuotta, ehkä vuosikymmen, ennen kuin tämä elintärkeä parannus on saatu toteutettua. Katsauskautena on työt saatu käyntiin vähäisessä määrässä Pasilassa, hie-  
man tehokkaammin Tampereella ja Pieksämäellä; muiden kohdalla se on kat-  
sauskauden päättyessä edelleenkin vain suunnitteluasteella. Syynä on ollut määrärahojen niukkuus mutta myös materiaalin saantivaikeudet. Määrä-  
rahojen niukkuus johtuu taas ainakin osaksi siitä, että samanaikaisesti on



Rata-  
verkoston  
tehosta-  
minen.

hoidettava myös muita tärkeitä perusparannuksia, joista mainittakoon sata-  
mien järjestelyratapihat ja niihin johtavat rataosat. Uudesta kuljetustilan-  
teesta johtuen on suoritettava laajennuksia Kotkan ja Haminan satamien  
osalta. Laajennukset ovat edelleen kesken. —

Vaikean pulman aiheuttivat eräiden tärkeäksi muodostuneiden yksi-  
raiteisten rataosien pitkät liikennepaikkojen välimatkat, jotka arveluttavasti  
hidastivat liikennettä. Tärkeimmät — Pohjanmaan ja Savon radat — on  
tässä suhteessa saatu suurimmaksi osaksi kuntoon. Uusia liikennepaikkoja  
on perustettu ja samalla on eräitä ratapihoja laajennettu.

Hyvin tärkeä tekijä ratojemme liikennekyvyn kannalta on kiskotus.  
On käynyt selväksi, että kiskotuksen uusinta on melkein kaikilla pääradoil-  
lamme kiireellisesti suoritettava ja sen yhteydessä on myös kiskotus vaih-  
dettava raskaampaan. Edelleen on eräänä varsin vakavana haittana liiken-  
teelle kiskotuksen kirjavuus. Tämän epäkohdan poistamiseksi on laadittu  
suunnitelma, jonka mukaan ratamme on kiskotettava: pääradat 43 kg:n ja  
muut 30 kg:n kiskoilla. Tämän lisäksi on katsauskauden päättyessä vielä  
harkittavana eräiden ratojen — ennen kaikkea Helsinki—Riihimäki — kis-  
kottaminen ylraskailla, eli 60 kg:n kiskoilla. — Kysymys kiskojen painosta  
kytkeytyy pyrkimykseen päästä yhä suurempiin junapainoihin ja samalla  
raskaampiin vetureihin. Kirjava ja kevyt kiskotus velvoittaa käyttämään  
monenlaisia ja usein kovin keveitä vetureita. Tästä asiantilasta on päästävä  
ja sen vuoksi on mainittu yleisohjelma laadittu silmälläpitäen nykyisin hankit-  
tavia raskaita veturityyppejä.

Ohjelman toteuttamista on vakavasti hidastuttanut materiaalin saanti.  
Teräs oli tietenkin sotien aikana kysyttyä tavaraa ja sodan päätyttyä muo-  
dostui tilanne meidän kohdallamme vieläkin vaikeammaksi, kun sotakorvaus-  
teollisuus oli etuoikeutetussa asemassa sekä kotimaassa valssatun että ulko-  
mailta tulevan raudan ja erikoisesti teräksen saannissa. Seuraavassa seloste-  
taan tilanteen kehitystä.

Kiskotilanteen selvittämiseksi suoritettiin kesällä 1947 inventointi. Tämän  
mukaan oli rataverkkomme pääraiteen pituus jokseenkin 4 800 km. Tästä  
on noin 500 km kiskotettu 40—60 vuotta sitten ja lisäksi on vielä lähes 1.000  
km sellaista rataa, jonka kiskotus on 30—40 vuotta vanhaa. Normaalina  
aikoina laskettiin, että kiskon kesto aika on noin 30—35 vuotta riippuen lii-  
kenteen tiheydestä ja raskaudesta. Kuluneiden 10 vuoden rasitus on kuiten-  
kin ollut erällä rataosilla normaalia huomattavasti suurempi. Voidaan todeta,  
että radoissamme olevasta kiskotuksesta on ainakin 20 % sivuuttanut väsymis-  
asteen, tullut vaaralliseksi liikenteen turvallisuuden kannalta ja siitä syystä  
ensi tilassa vaihdettava uusiin. Kiskojen katkeamisia sattuu tuhkatieheään.  
Niinpä vuoden 1948 aikana laskettiin kokonaista 1 423 tapausta.

Vuoden 1947 aikana saatiin 58.5 km Iisalmen—Ylivieskan välisen rata-  
osan 22.5 kg:n kiskotuksesta vaihdetuksi raskaampaan, ts. 30 kg/m:n kiskoi-  
hin, ja koko tämä työ vuoden 1948 alkupuoliskolla päätökseen. — Tällä välin  
oli tilanne kehittynyt vakavimmaksi Savon radalla. On nimittäin huomattava,  
minkälaisen rasituksen alaiseksi tämä heikko rata joutui silloin, kun alue-  
luovutusten johdosta menetettyjen, liikenteellisesti erittäin tärkeitten Karja-  
lan radan ja Saimaan kanavan sekä suurien vientisatamien Viipurin, Uuraan,  
Koiviston ja Maksilahden välittämä lükenne jouduttiin siirtämään Savon ra-  
dalle ja sen jatkeelle Kouvola—Kotka ja — Hamina. Sotakorvausteolli-  
suuden eräiden raskaiden alusrunkojen siirtämisen mahdollistamiseksi saatiin  
vuosina 1945—1947 ensin vaihdettua rataosien Lappeenranta—Simola ja  
Inkeroinen—Haminan Hillo 43 kg:n kiskoihin (ennen 30 kg). Vihdoin saatiin  
v. 1948 määrärahat Savon radan kiskotuksen muuttamista varten. Vasta  
heinäkuussa 1948 päästiin työhön käsiksi, jolloin aloitettiin Kouvolan—Selän-  
pään välisellä rataosalla kiskojen uusiminen. Työ olikin hyvässä käynnissä,



kun Sotevan väliintulo taas keskeytti kisko-  
jen valssauksen Vuoksenniskalla. Sanottuna vuonna saatiinkin Savon radan kiskotusta uusituksi vain  $\frac{1}{3}$ , eli 33.7 km, mutta työtä tullaan heti keväällä 1949 jatkamaan ja tarkoituksena on saada se suoritettua loppuun v. 1949. —

*Rata-  
verkkoston  
tehosta-  
minen.*

Kiskotilanteesta on vielä sanottava, että materiaalin saaminen on ollut erittäin vaikeaa. Varakiskojakaan ei ole voitu jakaa linjalle. Kun tiedetään, miten kulunutta ja vilkkaan liikenteen väsyttämää radassa oleva kiskotus on, oli aika ajoin epävarmaa, voitaisiinko liikenne ylläpitää nykyisen suuruisena. Tilannetta vaikeutti se, ettei Oy. Vuoksenniska Ab voinut pitää vaatimattomiakaan sopimuksiaan kisko-  
jen valssauksen suhteen. Neuvotteluja kisko-  
materiaalin saamiseksi on sen vuoksi käyty useiden maiden, kuten Englannin, Belgian, Ranskan ja Puolan kanssa. Ulkomailta onkin saatu apua: vuonna 1946 rata-  
kiskoja tarpeineen 2 337 tonnia, vuonna 1947 7 589 tonnia ja vuonna 1948 4 651 tonnia. Vuosi 1948 merkitsee ratkaisevaa käännettä parempaan päin. Silloin saatiin aikaan sopimus Belgian kanssa huomattavista hankinnoista ja samalla — mikä olikin ratkaisevaa — myönsi Belgia meille 3 vuoden luoton. Sopimus käsitti yht. 40 000 tonnia.

Selostettu vaikea kiskomateriaalin saanti on myös osaltaan hidastanut kaksoisraiteiden rakentamista. Jo aikaisemmin mainitussa suunnitelmassa todettiin, että rataosat Riihimäki—Tampere ja Riihimäki—Kouvola on saatava kaksiraiteisiksi. Edelleen todettiin, että liikenteen suuruus määrää työn jaksottelun seuraavaksi: 1) rataosa Toijala—Tampere, 2) Lahti—Uusikylä ja 3) Riihimäki—Hämeenlinna. Sen jälkeen jatkuu työ Riihimäki—Lahti ja Hämeenlinna—Toijala rataosilla. Katsauskauden loppuun mennessä on 1) kohdasta toteutettu väli Lempäälä—Tampere. Määrärahojen niukkuus on hidastanut töiden suoritusta.

Edellä jo viitattiin siihen, että veturien polttoainetilanne oli katsauskauden alkupuolella erittäin vaikea, jopa suorastaan kriittinen, sillä halonantopaikoilla saattoi olla polttoainetta joskus vain muutamien päivien jopa vain tuntienkin tarve. Tilannetta kiristi erikoisesti kivihiilivarastojen loppuminen vuoden 1944 lopulla, jolloin veturit, neljää lukuunottamatta, oli muutettava halkokäyttöisiksi. Tämä tiesi noin 1.5 milj. pinokuutiometrin halkokulutuksen vuotuista lisäystä. Polttoaineen laatu oli sitäpaitsi valitettavan huonoa; laho- ja uittopuita oli runsaasti ja oli poltettava tuoreita halkoja. Junaliikenteessä sattui vakavia häiriöitä; junat myöhästyivät tuntikausia jopa paikallisliikenteessäkin. Määrätietoisten ponnistelujen tuloksena tilanne alkoi kuitenkin vähitellen valjeta. Halkovarastot osoittivat lisääntymistä ja maahamme alkoi saapua kivihiiltä ja koksia. Valtionrautatietkin saivat sitä käyttöönsä sen verran, että vetureita jälleen voitiin muuttaa kivihiilipolttoisiksi. Loppukesällä 1946 saatiin jo syntymään jonkinlaisia kivihiilivarastoja-  
kin, jotka kuitenkin vuosien 1946—1947 vaihteessa täydennyksen jälleen tyrehtyessä pienenivät huolestuttavasti. Syynä tuonnin vähenemiseen oli etupäässä USA:n ja Englannin toimitusten asteittainen loppuminen ja Itämeren satamissa vallinneet vaikeat jääesteet.

*Polttoaine-  
tilanne.*

Kivihiiltä käytti vuosien 1946/47 vaihteessa 73 eli 9.8 % mutta jo vuoden 1947 alkupuolella oli muutettava 38 veturia jälleen puupolttoisiksi. Kun polttopuunhankinnat 1. 6. 1947 vapautettiin säännöstelystä, pelättiin eräillä tahoilla rautatielaitoksen halkovarastojen pienemistä. Niin ei kuitenkaan käynyt, sillä kivihiilen käyttöä voitiin jatkuvasti lisätä ja myös polttoöljy sekä polttoturpeet helpottivat polttoainetilannetta. Vuoden 1947 lopussa polttopuutarastot vastasivat noin 6 kuukauden kulutusta samoin kuin polttoturpe- ja kivihiilivarastotkin. Vetureista käytti tällöin kivihiiltä 127, polttoturvetta 30 ja polttoöljyä 6, joten koko veturikannasta oli noin  $\frac{1}{5}$  muita kuin puupolttoisia. Vuoden 1948 aikana polttoainetilanne parani ratkaisevasti. Kivihiilivarastot kasvoivat, ja kun vuoden lopulla



*Polttoaine-tilanne.* kivihiilikäyttöisiä vetureita — ensisijassa etelä- ja lounais-Suomessa — oli 358, turvepolttoisia 52 ja teollisuuspolttoöljyä polttoaineena käyttäviä vetureita 10, olivat puupolttoiset veturit jääneet vähemmistöksi. Katsausajanjakson lopussa kaikkia polttoaineita oli runsaasti varastoissa — jopa niin runsaasti, että varastotiloista alkoi olla puutetta. Hal-kojen laatu on huomattavasti parantunut, vaikkakin eräissä osissa maata jouduttiin käyttämään vielä huonoa tavaraa. Aikataulujen noudattaminen myös tavaraliikenteessä varmistui varmistumistaan.

*Jälleenrakentaminen pohjois-Suomessa.*

Pohjois-Suomen hävitettyjen ratojen ja laitteiden jälleenrakentaminen on jatkunut koko katsauskauden. Minkälaisesta valtavasta jälleenrakentamisesta on kysymys, sitä valaisevat seuraavat luvut. Siltoja oli tuhottu 128 ja rumpuja 60; näiden yhteinen pituus oli lähes 4 000 m. Kiskotusta oli räjäytetty 150 km:n matkalta, vaihteita noin 200. Asema- ja pysäkkitaloja oli hävitetty 24, asuintaloja 44, veturitalleja 3, vesitorneja 8 ja lisäksi tavaramakasiineja ja ulkorakennuksia niin, että kokonaismäärä oli noin 200 rakennusta, tilavuudeltaan 94 000 m<sup>3</sup>. Monet hävitetyistä silloista kuuluivat maamme suurimpiin. Mainittakoon vain Isohaara Kemissä, Ounaskoski ja Suutarinkorva Rovaniemellä sekä Kemijärvi Kemijärvellä.

Rovaniemen—Kemijärven rataosalla rakennettiin vuoden 1946 tammikuussa Ounasjoen poikki tilapäisraide osaksi jälle asetettuna, ja kun tilapäiset sillat samoin kuin rata oli saatu kunnostetuksi, voitiin junaliikenne 23. 3. 1946 ulottaa Kemijärvelle saakka. Tätä ennen oli Kemin eteläpuolella hävitetyt sillat ja radat korjattu, sillat väliaikaisesti niin, että ensimmäinen juna saapui Kemiin 12. 3. 1945. Kun rautatieliikenne oli ollut keskeytyksissä  $\frac{1}{2}$  vuotta, oli tämä saavutus ensiarvoisen tärkeä. Välittömästi tämän jälkeen ryhdyttiin rakentamaan patoa ja siltaa Kemijoen yli Kemin pohjoispuolelle. Suunnitelmana oli samalla rakentaa Kemijoen Isohaaraan voimalaitos, ratkaisu, joka tuli merkitsemään sitä, että Vähähaara suljetaan padolla ja vain Isohaara, johon voimalaitos tultaisiin rakentamaan ylitettäisiin teräsjäntein. Tämän kautta työ huomattavasti nopeutui samalla kun kallisarvoisen ja vaikeasti saatavan teräksen tarve supistui huomattavasti. Junaliikenteen turvaamiseksi rakennettiin Kemijoen yli pukkisilta, joka valmistui 1. 7. 1945 ja jota käytettiin siksi, kunnes maavalli valmistui ja junaliikenne voitiin ohjata sen yli ja edelleen Isohaaran ylitse tehtyä tilapäissiltaa. —

Keväällä 1946 jäiden lähtöä Kemijoessa odotettiin erittäin jännittyneenä: ehditäänkö Kemijoen patorakenne Kemin luona ajoissa saada liikennöitävään kuntoon. Kaikki sujui kuitenkin suotuisasti, siten, että se tuli ohjelman mukaisesti yliajettavaan kuntoon 30. 4., ja jäiden lähtö alkoi 4. 5. 1946. Yhtäjaksoinen junayhteys Rovaniemeltä Kemijärvelle saatiin varmistetuksi 21. 7. 1946, jolloin Ounasjoen yli »jääradan» kohdalle valmistui väliaikainen puupukkisilta. Kemijärven—Kellošelän välisen rataosan jälleenrakentaminen aloitettiin vuoden 1946 huhtikuussa — alustaviin toimenpiteisiin oli ryhdytty jo aikaisemmin vuoden alussa — ja 31. 3. 1947 tämä rataosa avattiin liikenteelle. Tällöin saatiin pohjoinen rataverkkomme käytännöllisesti katsoen kokonaisuudessaan liikennekelpoiseksi — joskin monessa suhteessa vielä puutteellisessa ja tilapäisluontoisesti korjatussa kunnossa. Yhtäjaksoisen liikenteen ylläpitäminen Kemijärveltä itään päin on ollut mahdollinen vain noin 4 talvikuukauden ajan, jolloin rata on ollut asennettuna jään päälle Kemijoen yli. Muuna aikana junaliikenne rataosalla Isokylä—Kellošelkä jatkuu erillisinä. Niinikään jäidenlähdön aikana on ollut noin 6 viikon pituinen keskeytys Rovaniemeltä itään päin suuntautuvassa junaliikenteessä sen vuoksi, että Ounasjoen väliaikainen pukkisilta on osittain poistettava jäidenlähdön ajaksi; liikennöimisestä rataosalla Nivavaara—Kemijärvi huolehtivat silloin valtionrautateiden autot. Suuri joukko hävitettyjä siltoja, rakennuksia, laitteita jne. on saatu uusituksi, kunnostetuksi ja rakennetuksi. Työ jatkuu.



Aluemenetykset sekä teollisuuden uusi asema kansantaloudessamme vaikuttivat oleellisesti uusien rautateiden rakennustarpeeseen. V. 1938 hyväksytty rautatierakennuslaki ei sellaisenaan vastannut muuttuneen kuljetustilanteen vaatimuksia. Asian selvittelyä varten Valtioneuvosto asetti 7. 2. 1946 komitean valmistelemaan lakia rautatierakennuksista vv. 1947—51. Mietintö valmistui saman vuoden lokakuun 11 p:nä, jolloin se jätettiin valtioneuvostolle. Mietinnössä todetaan, ettei voimassa olevaa vuosien 1939—46 rautatierakennusohjelmaa voida sen laajuuden ja kalleuden vuoksi semmoiseen ottaa uuden ohjelman pohjaksi sekä että muuttuneet olosuhteet edellyttävät eräiden jo päätettyjen mutta vielä alottamatta olevien ratasuuntien tarpeellisuuden ja ajankohtaisuuden uutta harkintaa. Komitea käsittelee tulevan rakennusohjelman kokonaan uutena, aikaisemmasta ohjelmasta riippumattomana kysymyksenä ja laati lähimmän viiden vuoden ajaksi soveltuvan entistä suppeamman ja nykyajan tarpeet huomioonottavan rautatierakennusohjelman. Ryhtymättä tässä yksityiskohtaisemmin tuota mietintöä selostamaan on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota eräisiin tärkeimpiin seikkoihin. Komitea käsittelee myös pohjois-Suomen rautateiden tarpeen, mutta katsoi, ettei tätä kysymystä kytkettäisi nyt laadittavaan ohjelmaan, vaan olisi kokonaan käsiteltävä ja myös rahoitettava erikseen, koska tähän kysymykseen vaikuttavat hyvin oleellisesti yleistaloudellisten näkökohtien rinnalla sosiaaliset syyt.

*Uudet  
rautatieraken-  
nukset.*

Kysymykseen tulevat radat ryhmitetään ratojen kiireellisyyden mukaisesti kolmeen ryhmään:

- A. Kiireellisesti rakennettavat radat;
- B. Teollisuusradat ja
- C. Muut tärkeät radat.

Ensimmäiseen ryhmään luettiin:

- 1) Simpeleen—Parikkalan yhdysrata,
- 2) Oriveden—Jämsän rautatie,
- 3) Hyrynsalmen—Suomussalmen rataosa Kontiomäen—Taivalkosken rautatiellä,
- 4) Äänekosken — Saarijärven ja Haapajärven — Kumisevan rataosat Suolahden — Haapajärven rautatiellä,
- 5) Heinolan — Lelkolan rautatie ja
- 6) Huopalahden — Ojakkalan yhdysrata.

Luettelo ei kaipaakaan paljoakaan lisäselostusta. Ohjelmaan on otettu muuttuneista olosuhteista aiheutuneet uudet radat (1, 5 ja 6), vuosikautia työnalla ollut rautatie (2) sekä v. 1938 ohjelmaan otetuista rautateistä erikoisen ajankohtaiset osat (3 ja 4).

Harkitessaan uusien rautateiden tarvetta todettiin että maassamme edelleen työskenteli useita huomattavan laajoja teollisuuslaitoksia, jotka olivat ilman rautateitä. Näistä on ennen kaikkea mainittava Paraisten Kalkkivuori Osakeyhtiö, joka aikaisemmin oli laajasti käyttänyt vesitiekuljetuksia mutta oli sodassa menettänyt huomattavan osan kalustostaan ja olisi halukas huomattavalla tavalla osallistumaan rautatien rahoittamiseen. Myös Säynät-salossa sijaitseva Joh. Parviaisen Tehtaat Oy oli rautatieverkon ulkopuolella, josta monet uudesti kuormaukset lisäsivät tuotantokustannuksia ja alensivat yhtiön kilpailukykyä. Samanlainen on tilanne Oy. Kyrö Ab:n Kyröskoskella sijaitsevien teollisuuslaitosten kohdalla. Lisäksi on huomattava, että viimeksi mainitut rautatiet muodostavat osan laajemmasta ohjelmasta, joka merkitsisi eräiden liikenneyhteyksien huomattavaa parantumista ja lyhentämistä. Niin on asia myös Siilinjärven—Juankosken rautatien suhteen. Mietinnössä koros-



*Uudet  
rautatie-  
rakennukset.*

tettiin erikoisesti mitenkä nämä radat olisi teollisuutemme kehittymisen kannalta ensiarvoisen tärkeitä ja myös kiireellisesti rakennettavia ja mitenkä ne samalla myös rautateiden talouden kannalta muodostuisivat merkitykselliseksi, koska ne toisivat rautateille runsaasti lisäliikennettä.

Kolmanteen ryhmään kuuluneiden ratojen merkitys oli ennen kaikkea siinä, että ne tulisivat muodostamaan jatkeet edellisissä kohdissa mainituille radoille ja kokonaisuuden kannalta olisivat kuljetuspoliittisesti tärkeitä. Nämä radat ovat:

- 1) Lelkolan—Yöveden satamarata,
- 2) Pesiökylän—Taivalkosken rataosa,
- 3) Säynätsalon—Jämsänkosken rautatie,
- 4) Saarijärven—Kumisevan rataosa sekä
- 5) Ojakkalan—Salon rautatie.

On ilmeistä, että näiden ratojen kautta tulisi rautatielaitoksen kuljetusteho ja mahdollisuudet entistä paremmin palvella työnantajaansa, Suomen kansaa, huomattavasti lisääntymään.

Valtioneuvosto ei ole katsonut voivansa tehdä mietinnön edellyttämää esitystä eduskunnalle, eikä ole ohjelmaa edes virallisesti käsitellyt. Kulke-  
laitosministeriö on tiedoittanut, ettei se katsonut mahdolliseksi valtiotalouden rasittuneisuuden takia tehdä ko. esitystä, vaan katsoo edullisemmaksi varata irti saatavat varat vanhojen ratojen kohentamiseen ja parantamiseen. Suunnitelmallisuuden puute ei voi olla haitallisesti vaikuttamatta rautatielaitoksen toimintaan ja erikoisesti senvuoksi on valitettava, ettei uutta, nykyoloihin soveltuvaa rautatierakennuslakia ole olemassa. Se olisi välttämätön katsauskauden päättyessä näköpiiriin astuneen työttömyyden torjunnankin kannalta. Yleensäkin on käynnissä olevia rautatierakennustyömaita haitannut määrärahojen niukkuus, joka on hidastanut töiden suoritusta ja samalla lisännyt kustannuksia, kun melko suuri johtokoneisto huolto-organisaatioineen on ylläpidettävä vuodesta vuoteen. Tästä on hyvänä esimerkkinä Orivesi—Jämsän rautatierakennus.

Rautatierakennuksista mainittakoon, että Oriveden—Jämsän rataa on avattu 1. 12. 1948 mennessä yleiselle liikenteelle aina Länkipohjaan saakka, eli 27.4 km. Simpeleen—Parikkalan välinen 19 km:n pituinen yhdysrata avattiin rajoitetulle yleiselle liikenteelle 1. 12. 1947, jolloin samalla voitiin keventää Savon radan rasitusta suuntaamalla osa Savosta etelään ohjautuvaa liikennettä tämän kautta etelään.

*Asunto-  
kysymys.*

Sotien jälkeisten alueluovutusten johdosta laskettiin noin 5 800 rautatieläisen perheenjäsenen joutuneen muuttamaan pois asuinsijoiltaan. Heidän oli pakko sijoittautua asumaan mitä ala-arvoisimpiin asumuksiin. Vuonna 1946 mm. käytettiin vielä majoitukseen 163 rautatievaunua, joista makuuvaunuja 40, ja tällaisissa asunto-oloissa olevia rautatieläisiä ja heidän perheenjäseniään oli 1 218. Vuonna 1947 oli majoitustarkoituksissa 182 vaunua, joista makuuvaunuja 37, ja niissä asui vielä 1 116 henkilöä. Sitten tilanne tässä suhteessa saatiin paranemaan, ts. vaunujen käyttö asutustarkoituksiin piene-  
nemään. Rautatielaitos onkin koettanut käytettävissä olevin keinoin ja määrärahojen turvin edistää asuntotuotantoa. Asuintaloja on katsauskaudella rakennettu lukuisia, ja suurempiin asutuskeskuksiin on pystytetty 24 ja 48 perheen käyttöön tarkoitettuja kivitaloja. Vuonna 1946 rautatielaitos pystyi rakentamaan 318 uutta asuntoa, vuonna 1947 162 asuntoa ja vuonna 1948 asunnot noin 180 rautatieläisperheelle. Nämä määrät eivät tietenkään ole olleet lähestulkoonkaan riittävät, mutta ovat ne toisaalta voineet lievittää suurinta asuntopulaa. Rakennustoiminta jatkuu.

Myös muilla aloilla on henkilökunnan huoltoa kehitetty. Tässä yhteydessä ei ole paikallaan puuttua yleiseen sosiaaliseen lainsäädäntöön, joka monessa



suhteessa on merkinnyt ratkaisevaa kehitystä henkilökunnan huollossa. Viitattakoon tämän lisäksi siihen laajaan toimintaan henkilökunnan hyväksi, johon rautatielaitos on eduskunnan myöntämien määrärahojen turvin voinut ryhtyä. Hyvin merkittävä on avustusmäärärahojen käyttö suuriperheisten rautatieläisten lomavieton mahdollistamiseksi lomakylissä tai lepokeoissa. Myös reumahoitoavustukset on syytä mainita. Erikoisesti on vielä mainittava vilkastunut ja ilahduttavat mittasuhteet saavuttanut musiikkiharrastus sekä sen rinnalla urheilutoiminta. Rautatiehenkilökunta on osallistunut VR Urheilun ja sen piiri- ja aluetoimikuntien välisiin kilpailuihin seuraavasti: vuonna 1946 3 544 henkilöä 225 eri kilpailuun, vuonna 1947 6 554 henkilöä 441 eri kilpailuun ja vuonna 1948 9 653 henkilöä 606 eri kilpailuun. Kilpailutoiminta on saatu käyntiin muiden Pohjoismaiden rautatieläisurheilijoiden kanssa. Musiikkiharrastuksen suorkatsaus oli Helsingin Messuhallissa joulukuussa 1948, jolloin esiintymisläisiä nähtiin 19 kuoroa ja 8 soittoakunaa. Yhteisesityksiin osallistui kaikkiaan lähes 1 000 rautatieläistä.

*Asunto-  
kysymys.*

Menojen, varsinkin henkilö- ja polttoainemenojen huomattava kasvu sotien jälkeen aiheutti sen, että valtionrautateiden taloudellinen tulos, joka sota-vuosina oli osoittanut ylijäämää, jo vuonna 1945 muuttui tappiolliseksi. Mainitun vuoden elokuussa toimitettu tariffien korotus ei enää kyennyt auttamaan sitä, että alijäämää kertyi mainitulta vuodelta kaikkiaan toista miljardia markkaa. Vuoden 1946 alussa korotettiin henkilötariffeja uudelleen 25 %:lla ja tavaratariffeja 70 %:lla, minkä korotuksen jälkeenkin näiden indeksiluvut olivat vasta 353 ja 310, kun sensijaan rautateiden menojen indeksi oli ennätänyt jo lukuun 547. Niinpä vuoden 1946 taloudellinen tulos osoitti 399.6 milj. markan vajaan. Tariffeja korotettiin jälleen vuoden 1947 alussa; tällä kerralla vain matkustajatariffeja — siinäkin oli eräitä poikkeuksia — sekä joitakin erikoismaksuja. Korotus oli noin 20 %. Henkilötariffin indeksi oli täten noussut 430, mutta tavaratariffit olivat edelleen 310, ja kuitenkin rautatielaitoksen menojen hintaindeksi oli tällöin sivuuttanut jo 600 ja tukkuhintaindeksi oli 6.4 kertaa korkeampi kuin vuonna 1938. Tavaratariffeja korotettiin sitten 1. 7. 1947 ja henkilötariffeja 1. 9. 1947, jolloin näiden molempien tariffien indeksiluku oli 515. Vuoden taloudellinen tulos oli parempi kuin edellisenä vuonna, mutta kuitenkin kirjoihin oli merkittävä 254.1 milj. markan suuruinen tappio — vuoden alkupuoliskolla esiintynyt vajuus loppui heinäkuussa, mistä alkaen rupesi ilmenemään jatkuvaa ylijäämää; vielä marraskuun lopussa oli ylijäämää 339.8 milj. markkaa, mutta joulukuun, jolloin henkilömenot olivat 688 milj. markkaa suuremmat kuin marraskuun vastaavat menot, osoitti kokonaista 593.9 milj. markan vajauksen ja muutti siten koko vuoden taloudellisen tuloksen tappiolliseksi. Vuoden 1948 alussa tariffeja taas korotettiin, nyt noin 50 %:lla, jolloin henkilötariffien indeksi — vuoden 1939 indeksiluku on otettu 100:ksi — oli 773 ja tavaratariffien 775. Kun kotimarkkinatavarain yleisindeksi ei enää niin voimakkaasti tänä vuonna nousut — vuonna 1948 se oli 908 (vuosi 1939 = 100) —, saavutettiin täystyöllisyyden vallitessa ja määrätietoisien työskentelyn tuloksena meidän oloissamme hyvä tilinpäätös. Vuoden 1948 tulos osoitti 1 684.3 milj. markan ylijäämää. Tämä johtui huomattavalta osalta myös tosiasiaista, että rautatielaitoksen käyttöteho oli entisestään saatu lisääntymään. Väittämän tueksi esitetäkään, että päivittäin kuormattujen tavaravaunujen lukumäärä ylitti viimeisen rauhanvuoden 1938 tuloksen ja että henkilöliikenteen matkojen luku oli kaksinkertainen. Vuoden 1948 lopussa tehtiin ehdotus tariffijärjestelmämme muuttamiseksi vastaamaan paremmin taloudellisia näkökohtia; varsinaisesta tariffien korottamisesta tai alentamisesta ei ollut kysymys.

*Taloudelli-  
nen tulos.*

Vaikka vuoden 1948 taloudellinen tulos rautatielaitoksessa oli hyvä, rautatielaitoksen johto on ryhtynyt toimenpiteisiin jatkuvasti parantaakseen ja kehittääkseen liikennöitsijän ja rautatielaitoksen välisiä suhteita. Tämän on

*Kuljetusten  
hankinta.*



*Kuljetusten hankinta.* tehnyt välttämättömäksi toisaalta muiden kuljetusmuotojen kiristytvä kilpailu, toisaalta kuljetustarpeen palautuminen normaalitasoon, jolloin täystyöllisyyttä ei voida ylläpitää. Toimenpiteistä mainittakoon seuraavaa. Rautatielaitoksen piiriin asetettiin erityinen kaupallinen toimikunta, jonka alaisuudessa toimii linjalla liikenneasiamiehiä. Tämän järjestelyn tarkoituksena on päästä selville liikennöitsijöiden toivomuksista rautatiekuljetukseen nähden sekä niiden toivomusten perusteella ryhtyä toteutettavissa oleviin toimenpiteisiin liikenteen säilyttämiseksi ja hankkimiseksi. Rautatielaitoksen tarkoituksena on yhä laajemmassa mitassa toteuttaa »ovelta ovelle» kuljetusmuotoa, niin että rautatielaitos voi ottaa huolintaansa lähetykset varastosta varastoon, käyttäen kummassakin päässä autokuljetuksia. Taistelu liikenteestä on aiheuttanut sen, että liikennöitsijöiden kanssa on solmittu kuljetussopimuksia, otettu käytäntöön erikoisia matkalippulajeja jne. Myös mainontaa on lisätty. Saat-taakseen rautatielaitoksen yhä suuremmassa määrin talouselämän kehitystä vastaavaksi ja taatakseen sille toimintavapauden, on työn alla selvitys rauta-teiden kannattavuutta ja organisatiota koskevasta kysymyksestä. Edelleen rautatielaitoksen johto pyrkii käytettävissään olevin keinoin parantamaan rautateiden teknillistä välineistöä, sillä edistymisestä huolimatta laitoksemme on tässä suhteessa jäänyt nopeasti etenevästä kehityksestä jälkeen. Pysymi-nen tässä suhteessa ajan tasalla varmistaa rautatielaitoksen, maamme suu-rimman liikennelaitoksen, mahdollisuudet suoriutua tyydyttävästi ja talou-dellisesti sille uskotusta kuljetustehtävästä maamme talouselämän palveluk- sessa.

---

## I. Yleinen hallinto.

### V. 1945.

*Virkojen ja toimien perustaminen ja muuttaminen.* Helmikuun 1 päivänä 1945 annetulla asetuksella perustettiin rautatiehallitukseen ja pääkonepajoille eräitä peruspalkkaisia virkoja. Samalla muutettiin yksi 16. palkkausluokkaan kuuluva konepajojen alityönjohtajanvirka 17. palkkausluokkaan kuuluvaksi työnjohtajanviraksi.

*Yleinen hallinto.*

Rautatiehallitus ilmoitti kesäkuun 29 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päättäneen perustaa rautatiehallitukseen valtionrautateiden työntekijäin huoltopäällikön ylimääräisen toimen.

Rautatiehallitus ilmoitti maaliskuun 16 päivänä päättäneensä järjestää poliklinikan Turkuun.

*Eräiden virkojen kelpoisuusehdot ja pätevyysvaatimukset.* Maaliskuun 23 päivänä 1945 annetulla asetuksella vahvistettiin kelpoisuusehdot rautatiehallituksen varasto-osaston johtajan ja apulaisjohtajan virkoihin, ja heinäkuun 19 päivänä 1945 annetulla asetuksella vahvistettiin konepajojen työntekijäin ja alityönjohtajien pätevyysvaatimukset.

*Rautatiehallinnon työjärjestys.* Marraskuun 23 päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus muutti joulukuun 21 päivänä 1943 vahvistetun rautatiehallinnon työjärjestyksen 2 §:n 6 kohtaa ja 6 §:n 6 kohtaa siten, että niissä mainitun vahingon suuruus korotettiin 5 000 markasta 10 000 markaksi. Joulukuun 21 päivänä tehdyllä päätöksellä pidennettiin 5 §:n 11 kohdassa mainittua aikaa siten, että vuosikertomusta varten annettavat tiedot on nyttemmin toimitettava hallinto-osaston johtajalle ennen huhtikuun loppua.

*Ammattiopetus.* Oppikurssien johtajan välittömän valvonnan alaisina järjestettiin kertomusvuonna 11 erilaista kurssia, joilla oli osanottajia yhteensä 631. Näihin lukuihin sisältyy myös Kouvolassa ja Riihimäellä pidetyt ensimmäiset n. s. turvalaitekurssit, joita rautatiehallitus vaihdemiespulan poistamista varten määräsi järjestämään sellaisilla liikennepaikoilla, missä ensi luokan vaihdemiehiksi sopivia miehiä on tähän tehtävään koulutettavana. Oppilaita näillä kahdella kurssilla oli yhteensä 60.

Liikennejaksojen päälliköiden toimesta järjestettiin eri liikennepaikoilla 15 alokaskurssia, joilla yhteensä 300 osanottajaa sai asema-, juna- ja toisen luokan vaihdemiehen pätevyyden.

Veturinlämmittäjäkursseja oli Helsingissä pidettyjen lisäksi vain yhdet Pieksämäellä, jossa oppilaita oli 25.

Alussa mainitut lopullisiin virka- ja pätevyystutkintoihin valmistavat rautatieopiston kurssit jakaantuivat osanottajiinsa nähden eri osastojen kesken seuraavasti:



*Pleinen  
hallinto.*

*Liikenneosasto:*

Ylemmät liikenneoppikurssit ...	2 kurssia, 234 opp.,	167 naista,	67 miestä
Alustavat » ...	1 kurssi, 104 »	17 »	87 »
Alemmat »			
(n. s. konduktööriskurssit) ....	2 kurssia, 80 »		80 »
Turvalaitekurssit .....	2 » 60 »		60 »
<hr/>			
Yhteensä 7 kurssia, 478 opp., 184 naista, 294 miestä			

*Koneosasto:*

Veturinkuljettajaoppikurssit ...	2 kurssia, 90 oppilasta
Veturinlämmittäjäoppikurssit ..	1 kurssi, 37 »
<hr/>	
Yhteensä 3 kurssia, 127 oppilasta	

*Kone- ja varasto-osastot:*

Virkamieskurssit .....	1 kurssi, 26 opp., 21 naista, 5 miestä
------------------------	--

Liikenneosaston toinen ylempi kurssi oli kalenterivuoden päättyessä vielä kesken, joten näiltä kurseilta on vuonna 1945 valmistunut vain 114 yleisen liikennevirkatutkinnon suorittanutta ylimääräistä sähköttäjää. Muut yllämainitut lukumäärät pitävät paikkansa, sillä eri kurseilla ehtoja saaneetkin ovat eräitä harvoja poikkeuksia lukuunottamatta tulleet myöhemmin hyväksytyiksi, kuten näkyy rautatiehallitukselle lukuvuosittain annettavasta ammattiopetustoiminnan yksityiskohtaisesta selonteosta.

*Työntutkimus.* Sittenkun kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli kirjelmällään N:o 756, helmikuun 7 päivältä 1945, oikeuttanut rautatiehallituksen toistaiseksi asettamaan rautatiehallituksen hallinto-osaston yhteyteen työntutkimustoimiston ja ottamaan toimiston henkilökuntaan seuraavat ylimääräiset toimenhaltijat: yhden työntutkimuspäällikön, kaksi ylemmän ja kolme alemman palkkausluokan työntutkijaa ja yhden konttoriapulaisen, vahvasti rautatiehallitus helmikuun 23 päivänä 1945 tapahtuneessa esittelyssä työjärjestyksen vasta perustetulle toimistolle. Toimisto, jonka tehtäväksi tuli suorittaa rationalisointitutkimuksia rautateiden kaikilla työaloilla, konepajoja lukuunottamatta, aloitti toimintansa maaliskuun 1 päivästä 1945 lukien.

Henkilökunnan saatua tarpeellisen koulutuksen voitiin tutkimustyöt aloittaa huhtikuun puolivälissä. Henkilökunta jaettiin kahteen ryhmään, joista toinen omistautui pääasiassa liikennetutkimuksiin ja toinen konttoritekniikkiin tutkimuksiin. Vuoden kuluessa ennätettiin saada päätökseen 21 tutkimusta tai muuta laajahkoa selvittelyä, minkä lisäksi annettiin suuri määrä lausuntoja toimiston työalaa lähellä olevista kysymyksistä. Varsinaisiksi tutkimuskohteiksi voitiin vuoden kuluessa valita vain sellaisia raskaasti kuormitettuja työpisteitä, jotka eivät niitä varten varatun henkilökunnan turvin ja siihenastisin työmenetelmin jaksaneet hankauksista selviytyä työmäärästään.

Toimistotöihin kohdistuneet tutkimukset johtivat kaikki työtuloksen kohottamiseen tyydyttäväksi, vieläpä saatettiin eräissä tapauksissa henkilökuntaa vähentääkin. Vaikka suoranaisten säästöjen aikaansaaminen ei ollut tavoitteena, saatettiin tällä tavoin laskea saavutetun 399 355 markkaan nou-seva menojen supistuminen vuodessa. Tässä laskelmassa ei saavutettuja työajan säästöjä ole muunnettu rahaksi niiltä osiltaan, jotka eivät ole johtaneet suoranaiseen henkilökunnan tai palkkausmenojen supistamiseen.

Liikennetutkimukset ovat tuottaneet tuloksena suuren joukon tarkistuksia ja parannuksia työmenetelmiin sekä runsaasti perustavaa laatua olevia ehdotuksia rakenne- y. m. muutoksiksi, joiden viimeainittujen toteuttaminen on



vielä kesken. Tästä syystä ei liikennetutkimusten osalta ole ryhdytty suoritamaan laskelmia saavutettavissa olevista säästöistä — tällaisen laskelman laatiminen olisi muutenkin aiheuttanut suhteettoman paljon työtä. Osoitukseksi, minkälaisista taloudellisista arvoista niiden yhteydessä on kysymys, mainittakoon, että jos todetut junien myöhästymiset saadaan ehdotettujen toimenpiteiden tultua toteutetuiksi alenemaan esim. vain puolella tunnilla junaan kohti ja vaunuston kiertokulku siten hiukan nopeutumaan, merkitsee se kahden tutkitun risteysaseman kohdalta ainakin 1.5 milj. markan voittoa vuodessa. Tähän tulee vielä lisäksi juna- ja veturihenkilökunnan osalta karttuvien työtuntien vastaava väheneminen, raha-arvoltaan runsaasti 1 milj. mk vuodessa.

*Yleinen  
hallinto.*

Toimiston tehtävänä on myös tarkastaa kaikki rautateiden käyttämät lomakkeet sitä mukaa kuin niistä otetaan uusia painoksia. Tehtävä on osoitautunut runsaasti työtä antavaksi, mutta samalla myös hedelmälliseksi. Suuri joukko lomakkeita on muokattu uudelleen ja vuoden kuluessa voitiin poistaa eräitä lomakkeita käytöstä tai supistaa niiden kokoa. Näin koitunut säästö on todennäköisesti muutamia kymmeniätuhansia markkoja; tarkkaa kustannuslaskelmaa ei ole ryhdytty hankkimaan, koska sellainen olisi aiheuttanut runsaasti työtä, (poistettujen lomakkeiden osalta oli säästö jo 20 800 mk).

#### *V. 1945 suoritettut tutkimukset ja selvittelyt:*

Helsingin työaikatarkkailun töiden uudelleenjärjestely.  
Rahtikirjojen tunnuslukujen poistaminen.  
Vaakakirjojen poistaminen.  
Kiertokirjeiden jakelua koskeva selvittely.  
Säilytysmaksujen periminen Helsingin asemalla.  
Pikaj. lisämaksujen perimiseen Helsingissä liittyviä järjestelyjä.  
Konelippukassojen toiminta Helsingissä.  
Matkatavaroiden vastaanotto Helsingissä.  
Tiedustelujaoston töiden uudelleenjärjestely.  
Pikajunien vaunukarttojen uudistaminen.  
Rataosaston työläisten vapaalippujen kirjoittaminen.  
Rautateiden sisäisen tiedotusjärjestelmän uusiminen.  
Postikirjojen poistaminen.  
Henkilökeskuskortiston perustaminen rautatiehallitukseen.  
Jälkivaatimusten postisiirtokorttien kirjoittaminen.  
Liikennetyöläisten palkkakirjanpito Helsingissä.  
Komennusesimiesten palkkaus.  
Liikennetutkimus Pieksämäellä.  
Liikennetutkimus Haapamäellä.  
Neuvostoliiton tavaravaunujen käytön valvonta.  
Henkilöjunien myöhästymisen tarkkailu Tampereella ja Haapamäellä.

#### *Psykoteknillinen laboratorio.*

Toimintavuoden aikana on laboratorio omaksumaansa käytäntöä noudattaen jatkanut psykologisten soveltuvuuskokeiden pitoa veturimiehille ja konepajakouluihin pyrkiville oppilaille.

Kokonaan uutena ryhmänä esiintyvät toimintavuoden aikana vakinaisesti laboratorion työpiiriin liitettyinä liikenneoppilaat, joille on järjestetty kahdet erilliset soveltuvuuskokeet.

Laboratorion toiminnan alue on vuoden aikana laajentunut myös sikäli, että sen toimesta on pidetty ensi kerran kokeet myös valtionrautateiden palvelukseen kuulumattomalle henkilöstölle. Syyskuussa pidettiin nimittäin



*Yleinen  
hallinto.*

Rauman rautatien pyynnöstä Raumalla kokeet ao. rautatien veturimiehille, samoin Helsingissä Hyvinkään—Karkkilan rautatien miehille.

Toimintavuoden aikana on mahdollisuuksien mukaan jatkettu sitä tutkimus- ja koemenetelmien kehittämistyötä, joka tähtää entistä tarkoituksenmukaisempien kokeiden käytäntöönottamiseen ja tutkittujen koehenkilöiden ammatti- ja useissa tapauksissa myös kurssimenestyksen luotettavaan kontrollointiin.

Vuoden 1945 aikana on laboratorion toimesta tutkittu kaikkiaan 814 koehenkilöä, jotka eri »ammatti»-ryhmittäin ovat jakaantuneet seuraavasti:

ylimääräisiä veturinlämmittäjiä 419,  
knp.koulujen veturinlämmittäjäoppilaita 57,  
» ammattioppilaita 52 sekä  
liikenneoppilaita 286.

Ylimääräisten veturinlämmittäjien soveltuvuuskokeissa on tutkituista jouduttu hylkäämään yhteensä 89 miestä eli 21.2 %, vastaavien lukujen ollessa veturinlämmittäjäoppilaiden kohdalla 41 ja 71.9 %, ammattioppilaiden kohdalla 10 ja 19.2 % sekä liikenneoppilaiden kohdalla 84 ja 29.4 %.

#### *Rautateiden sisäinen tiedoitusjärjestelmä.*

Kiertokirjeellä joulukuun 8 päivästä 1945 muutettiin ohjeiden, määräysten y. m. tiedoittaminen henkilökunnalle v. 1946 alusta lukien uudelle kannalle. Kiertokirjeiden julkaiseminen lopetettiin ja niiden sijasta ryhdyttiin julkaisemaan V. R. Käsikylehteä yleisenä, kaikkien osastojen yhteisenä tiedoitusvälineenä. Toimitustyöstä huolehtii toistaiseksi mainosjaosto, tässä ominaisuudessa hallinto-osaston alaisena.

#### *Ohjeet kirjoituspaperin käyttämisestä.*

Marraskuun 16 päivälle 1945 päivätyllä kiertokirjeellään rautatiehallitus valtioneuvoston 30 päivänä joulukuuta 1942 antaman päätöksen mukaisesti antoi tarkemmat ohjeet kirjoituspaperin käyttämisestä.

#### *Henkilökunnan halkourakat.*

Maan vaikean polttoainetilanteen parantamiseksi kehoitti rautatiehallitus kiertokirjeellään huhtikuun 13 päivästä 1945 rautatielaitoksen henkilökuntaa osallistumaan halkomottiurakoiden suorituksiin vahvistaen samalla minimitaivoitteet. Parhaat hakkuutulokset saavuttaneiden kesken jaettiin rahapalkinnot kunniakirjoineen.

#### *Toimikunnat.*

V. 1945 asetettiin rautatiehallituksessa seuraavat 11 toimikuntaa, nimittäin:

- 1) tekemään ehdotus kuljetettavaksi otetun tavaran tiedustelu- ja korvausasiain käsittelyn jouduttamiseksi,
- 2) tutkimaan onko ja millaiset mahdollisuudet veturinrakennuksen järjestämiseen valtionrautateiden nykyisissä konepajoissa vai olisiko uusi konepaja tarpeen,
- 3) tekemään ehdotus uudeksi ohjesäännöksi valtionrautateiden palvelukseen pyrkivien terveydentilavaatimuksista,
- 4) toimittamaan rautatiehallituksen hallintorakennuksen huoneistojen jako,
- 5) käsittelemään työntekijäin vuosilomaa, sairausajan palkkausta ja vapaalippuoikeutta,



- 6) käsittelemään ja valmistelemaan viran ja toimen haltijain ylityökorvauskysymystä sekä laatimaan siitä ehdotuksensa, *Yleinen hallinto.*  
7) laatimaan lennätinteknillisen henkilökunnan koulutussuunnitelma,  
8) käsittelemään työsopimussuhteessa olevien työntekijäin palkkausta ja käymään neuvotteluja työntekijäin edustajain kanssa,  
9) tarkastamaan tehtyä ohjesääntöehdotusta ja tekemään esityksensä ammattiopetuksen vastaisesta kehittämisestä,  
10) huolehtimaan valtionrautateiden rakennustarvikkeiden saannista ja  
11) tilapäinen toimikunta järjestämään jääpallo-otteluita S. J. Idrottsförbundetin ja valtionrautateiden jääpallojoukkueitten välillä.

## V. 1946.

### *Virkojen ja toimien perustaminen ja lakkauttaminen.*

Tammikuun 31 päivänä 1946 annetulla asetuksella perustettiin ja lakkautettiin rautateiden linjahallinnossa ja pääkonepajoilla eräitä peruspalkkaisia virkoja ja toimia.

### *Eräiden virkojen ja toimien pätevyysvaatimukset.*

Rautatiehallitus muutti 11 päivänä tammikuuta 1946 antamallaan päätöksellä 19 päivänä huhtikuuta 1929 vahvistamansa alokkaiden ottamisesta ja ammattiopetuksesta annetun ohjesäännön 36 §:n. Tämän mukaan on asianomaisen voidakseen tulla nimitetyksi hallinto- tai talousosaston kirjuriin tai kirjanpitäjän virkaan tai hallinto-osaston kanslistin tai talousosaston tarkkaajan virkaan suoritettava näitä osastoja varten määrätty virkatutkinto. 17 päivänä toukokuuta antamallaan päätöksellä rautatiehallitus vahvisti autonkuljettajain esimiesten, autonasentajain ja 1. ja 2. luokan autonkuljettajain pätevyysvaatimukset sekä 24 päivänä toukokuuta antamallaan päätöksellä jaksonhuoltopäällikön pätevyysvaatimukset.

### *Rautatiehallituksen työjärjestys.*

Kuluneena vuonna rautatiehallitus muutti joulukuun 21 päivänä 1943 vahvistettua työjärjestystään pari kertaa. Huhtikuun 26 päivänä annetulla päätöksellä korotettiin 2 §:n 30 kohdassa, 10 §:n 1 ja 3 kohdissa, 25 §:n 1 kohdassa, 26 §:n 3 kohdassa, 27 §:n 2 mom:ssa, 28 §:n 1 kohdassa sekä 46 §:n 1 ja 2 kohdissa mainitut rahamäärät. Samalla päätöksellä 7 §:n 26 kohta poistettiin; 17 §:ssä lueteltujen taloustoimiston jaostojen lukumäärä korotettiin kahdesta neljäksi ja toimiston samassa pykälässä kohdissa 8 ja 9 mainittuja tehtäviä lisättiin. Lopuksi muutettiin sähkötekniillisen toimiston 25 §:n 2, 4 ja 14 kohdissa ja lennätininsinöörin 39 §:n 1 ja 3 kohdissa mainittuja tehtäviä. Lokakuun 25 päivänä annetulla rautatiehallituksen päätöksellä muutettiin 7 §:n 21 ja 22 kohtia, 38 §:n 12 kohtaa ja 17 §:n 4 kohtaa siten, että talousosaston johtajan ratkaistavista asioista eräät sairaala-avustusanomukset siirrettiin ylläkäärin ratkaistaviksi ja taloustoimiston tehtäviä lisättiin.

*Ammattiopetus.* Rautatieopistossa eli oppikursseilla Helsingissä alkaa lukuvuosi syksyllä, kuten muissakin kouluissa, joten tämä kalenterivuotta koskeva kertomus ei käsitä samoja lukuja kuin oppikurssien johtajan kevätlukukauden jälkeen antama yksityiskohtainen selonteko koko ammattiopetustoiminnasta sekä keskus- että linjahallinnossa. Varsinkin koskee tämä liikenneosaston ylempiä liikenneoppikursseja, jotka kestävät kaksi lukukautta ja näin ollen olivat vuoden 1946 päättyessä vielä kesken. Kevätlukukaudella näiltä kursseilta valmistui 122 ylimääräistä sähköttäjää.



*Yleinen  
hallinto*

Joulukuun lopulla 1946 oli eri kursseilla ollut seuraavat määrät oppilaita

*Keskushallinnossa järjestetyt kurssit:*

Ylemmät liikenneoppikurssit ..	2 kurssia, 237 opp.,	98 naista, 139 miestä
Alustavat »	1 kurssi, 102 »	2 » 100 »
Alemmat »		
(ns. konduktöörikurssit) ...	2 kurssia, 161 »	161 »
Turvalaitekurssit .....	4 » 117 »	117 »
<hr/>		
Yhteensä liikenneosastossa	9 kurssia, 617 opp.,	100 naista, 517 miestä
<hr/>		
Veturinkuljettajaoppikurssit ..	3 kurssia, 163 opp.,	163 miestä
Vaunumiesoppikurssit .....	1 kurssi, 26 »	26 »
<hr/>		
Yhteensä koneosastossa	4 kurssia, 189 opp.,	189 miestä

*Kone- ja varasto-osastojen*

virkamieskurssit ..... 1 kurssi, 16 opp., 7 naista, 9 miestä

Kaikkiaan keskushallinnossa 14 kurssia, 822 opp., 107 naista, 715 miestä

*Linjahallinnossa* toimeenpantiin liikennejaksonpäälliköiden valvomia alokas-kursseja Helsingissä, Pasilassa, Lahdessa, Turussa, Kouvolassa, Tampereella, Porissa, Haapamäellä, Toijalassa, Vaasassa, Seinäjoella, Kuopiossa, Oulussa ja Iisalmella, joilla yhteensä n. 700 osanottajaa sai asema-, juna- ja toisen luokan vaihdemiehen pätevyuden.

Varikkojaksonpäälliköiden toimesta järjestettiin veturinlämmittäjäkursseja Riihimäellä, Turussa, Tampereella, Oulussa ja Pieksämäellä. Niillä oli yhteensä n. 250 oppilasta.

Vapaaehtoisia venäjänkielen alkeiskursseja pidettiin Helsingissä, Turussa, Kouvolassa, Virasojalla, Parikkalassa, Lappeenrannassa, Mikkelissä, Kuopiossa, Pieksämäellä, Kemissä ja Torniossa. Osanottajien lukumäärä oli hyvin vähäinen, kun monet jättivät opiskelunsa jo muutaman oppitunnin jälkeen.

*Työntutkimus.*

Vuoden 1946 menoarviossa saatiin työntutkimustoimistoon lisää kaksi ylim. työntutkijan tointa, joten toimiston henkilökuntaan kuuluu nyt tutkimuspäällikkö, tutkimuspäällikön apulainen, 7 työntutkijaa ja konttoriapulainen, yhteensä 10.

Vuoden kuluessa suoritettiin yhteensä 30 tutkimusta tai laadittiin muuta laajahkoa selvitystä. Tutkimuksissa on edellisen vuoden tapaan pääasiassa pyritty selvittämään niitä toimenpiteitä, joihin on ryhdyttävä liikenteen kulun parantamiseksi. Tähän kuuluvat m. m. liikennetutkimukset Riihimäellä, Tampereella ja Seinäjoella, kappaletavaroiden kulkua koskeva selvitys, tavarajunien kokoonpanon ennakkosuunnittelu, siirtokuormaustyöt Lahdessa, urakkajärjesteimän luominen kappaletavaroiden siirtokuormaukseen sekä tavaroiden ristiinkuljetusta koskevat selvittelyt.

Näiden ohella on suoritettu lukuisia konttoritöitä koskevia tutkimuksia. Huomattavimpana niistä on mainittava uuden kirjanpitomenetelmän luominen varastoja varten.

Vuoden kuluessa saatiin myös päätökseen rata-ölkyjen vaihtamista koskeva tutkimus, jonka tuloksena voitiin suositella edullisimmiksi havaittujen työmenetelmien ja työkalujen yleistämistä sekä laskettiin perusteet urakkapalkkojen määräämistä varten.

Tutkimusten luonteesta johtuu, että niiden yhteydessä on vain poikkeustapauksissa voitu laskea, miten suuria säästöjä ehdotettujen toimenpiteiden kautta on saavutettavissa. Ne tapaukset, joissa laskelmia on voitu suorittaa,



oikeuttavat toteamaan, että kysymyksessä on useita miljoonia markkoja. Kun ehdotusten toteuttaminen monessa tapauksessa edellyttää rakennustöitä, joita varten määrärahoja toistaiseksi ei ole saatu riittävästi, ei osoitettuja säästömahdollisuuksia ole koko laajuudessaan vielä voitu käyttää hyväksi.

*Yleinen  
hallinto.*

Lomakehuolto on jatkuvasti osoittautunut hyvin tulokselliseksi. Huomatavimpana työnä on ehkä mainittava aikataulukirjan uudelleensuunnittelu, mikä merkitsee tämän noin 900-sivuisen kirjan supistumista lähes puoleen. Vuoden kuluessa voitiin suoritettujen järjestelyjen y. m. kautta poistaa käytännöstä 22 lomaketta ja pienentää 36 lomaketta. Kustannuslaskelmaa näin syntyneestä säästöstä ei ole ryhdytty hankkimaan, mutta liikkuu se useissa sadoissatuhansissa markoissa.

### *Psykoteknillinen laboratorio.*

Toimintavuosi on laboratoriolle merkinnyt tavallista vilkkaampaa työkautta sen johdosta, että sen tutkittaviksi joutuvien henkilöiden määrä on olojen vakiinnuttua jatkuvasti lisääntynyt. Puutteelliset välineet ja riittämätön henkilökunta ovat kuitenkin olleet syynä siihen, ettei toimintaa ole voitu kehittää ja tehostaa niissä puitteissa kuin laitoksen tehtävät edellyttävät. Kokonaisuutena katsoen voidaan laitoksen sentään sanoa selviytyneen toimintavuoden työmäärästä tyydyttävästi.

*Koe- ja tutkimustoiminta:* Kokeita on entiseen tapaan pidetty kaikille veturimiehille, konepajakoulujen oppilaille sekä liikenneoppilaille. Kaikkiaan on toimintavuoden aikana tutkittu 1 198 koehenkilöä seuraavasti:

Koehenkilöt	Yht.	Hyv.	Hyl.	Hylät. %
Liikenneoppilaita .....	131	104	27	20.6
Ylim. vet. lämm. ....	872	646	226	25.9
Vet.mies oppilaita .....	54	42	12	22.2
Ammattioppilaita .....	136	93	43	31.6
Rauman rtien vet.miehiä .....	5			
	1 198	900	298	24.9

Henkilökunnan vähyydestä johtuen on varsinainen tutkimustyö toimintavuoden aikana ollut pakko rajoittaa minimiinsä, mistä on ollut seurauksena mm., ettei uusia kokeita ole voitu suunnitella eikä esikokeita järjestää. Samoin on toistaiseksi ollut pidättäydyttävä työjärjestyksen edellyttämästä toimentutkimuksesta.

*Välineistö, kalusto ja kirjasto:* Laitoksen välineistöä ei ole lisätty; ainoastaan eräiden vanhain koevälineiden korjauksia on suoritettu. Samoin on laitoksen kalustossa suoritettu välttämättömimmät korjaukset. Ammattikirjallisuutta on hankittu muutamia uusia niteitä.

### *Toimikunnat.*

Vuoden 1946 aikana asetti rautatiehallitus seuraavat kahdeksan toimikuntaa:

- 1) tarkistamaan ylimääräisen huoltopäällikön L. Saurénin ehdotuksia huoltopäällikön asemasta ja tehtävistä sekä huolto-ohjesäännöstä,
- 2) johtamaan valtionrautateiden urheilutoimintaa,
- 3) suunnittelemaan valtionrautateiden matkatoimiston perustamista,
- 4) käsittelemään tehtyjä polttoaine-ehdotuksia,
- 5) tutkimaan näkö-, väri- ja kuuloaistivajavaisten virkailijain virassa tai toimessa käyttämistä,



*Fleinen  
hallinto.*

6) laatimaan ehdotusta uudeksi yhdysliikennesopimukseksi rautatiehallituksen ja Rauman rautatien välillä,

7) laatimaan ehdotusta uudeksi yhdysliikennesopimukseksi rautatiehallituksen ja Jokioisten rautatien välillä ja

8) uusimaan rautatiealueiden vuokraamista koskevia perusteita ja mää-  
räyksiä.

## V. 1947.

### *Virkojen ja toimien perustaminen ja muuttaminen.*

Maaliskuun 6 päivänä 1947 annetulla asetuksella perustettiin rautatiehallitukseen työntutkimuspäällikön, apulaistyöntutkimuspäällikön ja kolmen työntutkijan virat, millä toimenpiteellä myös vuonna 1945 perustettu työntutkimustoimisto saatettiin vakinaiselle kannalle. Samalla asetuksella muutettiin edelleen lennätininsinöörinvirka ensi luokan koneinsinöörinviraksi. Toukokuun 9 päivänä 1947 annetulla asetuksella muutettiin valtionrautateiden linjahallinnon ensi ja toisen luokan varastonhoitajanvirat ensi ja toisen luokan varastonpäälikönviroiksi, kolmannen luokan varastonhoitajanvirat varastonhoitajanviroiksi, ensi luokan varikonesimiehenvirat ensi luokan varikonpäälikönviroiksi, kaksi toisen luokan varikonesimiehenvirkaa toisen luokan varikonpäälikönviroiksi ja neljätoista toisen luokan varikonesimiehenvirkaa apulaisvarikonpäälikönviroiksi. Samoin muutettiin ensi ja toisen luokan veturinkuljettajanvirat veturinkuljettajanviroiksi ja 678 sähköttäjänvirkaa alemman palkkausluokan toisen luokan kirjurinviroiksi. Samalla asetuksella vielä ensi ja toisen luokan veturinpuhdistajantoimet muutettiin veturinlämmittäjäntoimiksi, toisen luokan ratavartijantoimet ensi luokan ratavartijantoimiksi, kolmannen luokan ratavartijantoimet toisen luokan ratavartijantoimiksi, toisen luokan asemamiehentoimet ensi luokan asemamiehentoimiksi, kolmannen luokan asemamiehentoimet toisen luokan asemamiehentoimiksi sekä 59 vahtimiehentoiminta tallimiehentoimiksi. Asetuksella joulukuun 19 päivästä 1947 muutettiin kaksi y. p. työnjohtajanvirkaa ensi luokan työnjohtajanviroiksi ja kaksi y. p. työnjohtajanvirkaa ja yksi a. p. työnjohtajanvirka toisen luokan työnjohtajanviroiksi.

*Eräiden virkojen kelpoisuusehdot ja täyttämisyjärjestys sekä pätevyysvaatimukset.* Asetuksella toukokuun 17 päivästä 1947 vahvistettiin työntutkimuspäällikön, apulaistyöntutkimuspäällikön, työntutkijan ja koneosaston konttoripäällikön virkoihin vaadittavat kelpoisuusehdot ja sanottujen virkojen täyttämisyjärjestys.

Rautatiehallituksen helmikuun 7 päivänä 1947 antamalla päätöksellä vahvistettiin VR Hankasalmen sahan ylim. konttoripäällikön pätevyysvaatimukset.

*Rautatiehallituksen työjärjestys.* Lokakuun 10 päivänä 1947 antamallaan päätöksellä muutti rautatiehallitus työjärjestyksen 2 §:n 6 kohtaa ja 6 §:n 6 kohtaa siten, että niissä tarkoitettujen vahinkojen raja-arvo koroitettiin 20 000 markaksi.

*Ammattiopetus.* Rautatieopistossa eli oppikursseilla Helsingissä alkaa lukuvuosi syksyllä, kuten muissakin kouluissa, joten tämä kalenterivuotta koskeva kertomus ei käsitä samoja lukuja kuin oppikurssien johtajan kevätlukukauden jälkeen antama yksityiskohtainen selonteko koko ammattiopetustoiminnasta sekä keskus- että linjahallinnossa. Varsinkin koskee tämä liikenneosaston ylempiä liikenneoppikursseja, jotka kestävät kaksi lukukautta ja näin ollen olivat vuoden 1947 päättyessä vielä kesken. Kevätlukukaudella näiltä kursseilta valmistui 118 ylimääräistä sähköttäjää.

Joulukuun lopulla 1947 oli eri kursseilla ollut seuraavat määrät oppilaita:



*Keskushallinnossa järjestetyt kurssit:*

Ylemmät liikenneoppikurssit ..	2 kurssia,	233 opp.,	31 naista,	202 miestä
Alustavat »	2 »	196 »	36 »	160 »
Alemmat »				
(ns. konduktöörikurssit) ...	2 »	204 »		204 »
Turvalaitekurssit .....	1 kurssi,	20 »		20 »

*Yleinen  
hallinto.*

Yhteensä liikenneosastossa 7 kurssia, 653 opp., 67 naista, 586 miestä

Veturinkuljettajaoppikurssit ..	2 kurssia,	121 opp.,	121 miestä
Veturinlämmittäjäoppikurssit ..	1 kurssi,	40 »	40 »

Yhteensä koneosastossa 3 kurssia, 161 opp., 161 miestä

*Kone- ja varasto-osastojen*

virkamieskurssit: .....	1 kurssi,	31 opp.,	16 naista,	15 miestä
-------------------------	-----------	----------	------------	-----------

Kaikkiaan keskushallinnossa 11 kurssia, 845 opp., 83 naista, 762 miestä

*Linjahallinnossa* toimeenpantiin liikennejaksonpäälliköiden valvomia alokursseja Helsingissä, Pasilassa, Lahdessa (2), Turussa (2), Tampereella, Haapamäellä, Toijalassa, Porissa, Oulussa, Ylivieskassa, Iisalmella, Joensuussa, Kuopiossa ja Kouvolassa, joissa yhteensä n. 600 osanottajaa sai asema-, juna- ja toisen luokan vaihdemiehen pätevyyden.

Helsingissä on järjestetty makuuvaununhoitajien kurssit ja lipuntarkastajien kurssit.

Varikkojaksonpäälliköiden toimesta järjestettiin veturinlämmittäjäkursseja Pasilassa, Riihimäellä (4), Turussa (2), Tampereella (2), Pieksämäellä (2) ja Kouvolassa. Niillä oli yhteensä n. 300 oppilasta.

Vapaaehtoisia venäjän- ja englanninkielen alkeiskursseja pidettiin edellisiä Pieksämäellä ja Vainikkalassa ja jälkimmäisiä Helsingissä.

*Työntutkimus.*

Vuoden kuluessa saatettiin päätökseen yhteensä 32 tutkimusta. Lisäksi annettiin suuri joukko lausuntoja ja selvityksiä muilla tahoilla vireille tulleista kysymyksistä. Seuraavassa selostetaan lyhyesti eräitä keskeisimmiksi katsottavia tutkimuksia.

Vuodesta 1945 saakka käynnissä olleiden liikennetutkimusten viimeiset kohteet, Pasila ja Oulu, saatiin tutkituiksi. Tutkimustulokset antoivat aiheita lukuisiin työvälineitä, raiteistoja ja henkilökunnan käyttöä koskeviin esityksiin. — Kappaletavaran käsittelystä Pasilassa suoritettiin erillinen tutkimus. Sen tuloksena lopetettiin Pasilan siirtokuormausta kokonaan ja kappaletavaroiden kuormaushjeiseihin tehtiin tästä johtuvat muutokset. Täten vapautui 28 miestä, vuosipalkat virkalomakustannuksineen yhteensä 3.5 milj. mk. Myöhemmässä vaiheessa tutkimus johti vielä siihen, että Helsingin maitoasema siirrettiin Pasilaan ja maitovaunujen kulku tarkistettiin. Tulos merkitsi tuntuvaa vaihto- ja kuljetustyön vähentymistä, jota kuitenkin on vaikea ilmaista markkamääräisesti. — Tampereen, Pieksämäen ja Seinäjoen siirtokuormausedustuksilla otettiin tutkimusten tuloksena käytäntöön urakkatyö, minkä laskettiin tuottavan yhteensä 0.7 milj. markan säästöt vuodessa. — Sen johdosta, ettei Kouvolan laskumäki kyennyt nielemään sinne suuntautuvaa liikennettä, suoritettiin tutkimus. Se antoi aiheita erinäisiin menettelytapoihin koskeviin muutoksiin ja laskumäkisäännön tarkistamiseen. Niiden seurauksena saatiin laskumäen läpäisykyky kohoamaan tarvetta vastaavaan määrään ja ruuhkat poistumaan. — Helsingin läht.tav. toimistossa suoritettu tutkimus aiheutti melkoisia muutoksia työmenetelmiin. Toteutettuina ne merkitsivät 0.4 milj. markan säästöä palkkausmenoissa.



*Yleinen  
hallinto.*

Vuoden kuluessa kerätyn havaintoainehiston pohjalle suunniteltiin parannettu tyyppi jäähöylää varten. Tyyppiä luotaessa pidettiin silmällä erityisesti jäähöylän käyttömahdollisuuksien lisäämistä. Suunnitelman mukaisia jäähöyliä on sittemmin tilattu rataosaston johtajan toimesta.

Vuoden aikana aloitettiin erikoistutkimukset konepajojen toimistoissa sen jälkeen, kun tätä varten oli saatu yksi näihin töihin perehtynyt työntutkija. Hän sai suoritetuksi loppuun tutkimukset Helsingin ja Kuopion konepajojen toimistoissa. Menetelmäparannusten ja suunnitellun uuden työnjaon pohjalla laskettiin voitavan vähentää yhteensä 6 henkilöä, vuosipalkat yhteensä 545 000 mk. Lisäksi suunniteltiin Taylorix-järjestelmän sovellutus konepajojen tilinlaskentaa varten.

Yleisluontoisena seikkana mainittakoon vielä, että vuoden kuluessa suunniteltiin rautateiden työvoimatilaston uusiminen entistä käyttökelpoisempien tietojen saamiseksi työvoiman määrästä.

### *Psykoteknillinen laboratorio.*

Päättynyt toimintavuosi merkitsee laboratoriolle tavanomaiseksi arvioitavaa levollisen työn kautta, jonka saavutukset ovat olleet hyvin tyydyttäviä. Laitos on saanut viedyksi läpi sen työohjelman, joka sille vuoden alussa asetettiin, ja se on koko vuoden saanut työskennellä häiriöttä. Toiminta on noudattanut samoja muotoja kuin aiemminkin, niin ettei mitään sanottavia muutoksia sen paremmin työohjelmassa kuin -menetelmissäkään ole tapahtunut. Varsinaisesti vasta vuoden 1948 aikana saadaan toteutumisvaiheeseen ne uudistussuunnitelmat, joita jo usean vuoden ajan on pidetty laitoksessa vireillä ja joiden voidaan odottaa tuntuvasti muuttavan laitoksen työskentelyä. Rautatiehallituksen on näet onnistunut saada sisällytetyksi vuoden 1948 menoarvioon tarvittavat varat psykoteknillisen laboratorion kaluston ja välineistön parantamiseksi ja uudistamiseksi.

*Soveltuvuuskokeet:* Laitoksessa on pidetty soveltuvuuskokeita entiseen tapaan liikenneoppilaille, veturimiehille sekä konepajojen ammattioppilaille. Kaikkiaan on päättäneenä toimintavuonna tutkittu 1 197 koehenkilöä. Näistä on ollut veturimiehiä 781, liikenneoppilaita 257, lämmittäjäoppilaita 56 ja ammattioppilaita 103. Tutkituista veturimiehistä on kokeiden perusteella hylätty 179 eli noin 23 %, liikenneoppilaita 61 i. 24 %, lämmittäjäoppilaita 30 i. 54 % ja ammattioppilaita 55 i. 53 %. Veturimiesten kohdalla on hylkäämisprosentti pysynyt jokseenkin samana kuin aiemmin, huolimatta siitä, että sodan aikana ja välittömästi sen jälkeen käytetystä karsintarajasta on luovuttu ja vaatimuksia kiristetty. Tämä merkitsee veturimieheksi pyrkijäin tason vähittäistä mutta selvää kohoamista. Liikenneoppilaiden karsintaprosentti määräytyy osaltaan uusien liikenneoppilaiden todellisesta tarpeesta, joten karsintaraja ei ole voinut olla tarkka. Yleistoteamuksena on kuitenkin sanottava, ettei tutkittu aines ole ollut edellytyksiltään ainakaan parempaa kuin aiemmin. Lämmittäjä- ja ammattioppilaita on kutsuttu tavan mukaan kokeisiin suunnilleen kaksi kertaa se määrä, mikä heitä otetaan. Tästä selittyy hylkäämisprosentin korkea arvo.

*Tutkimustyö:* Varsinaiseen tutkimustyöhön on, samoin kuin edellisinäkin vuosina, ollut peräti rajoitetusti aikaa, sillä jatkuva kokeiden pito on vienyt henkilökunnan ajan varsin tarkoin. Loppuvuodesta on yhden kokeenohjajan lisäys henkilökunnassa jonkin verran helpottanut tilannetta.

*Kokonaiskustannukset:* Ottamalla huomioon laitoksen henkilökunnan palkat ja päivärahat, määrärahat sekä vuokra-, valaistus- ym. kulut käypien hintain mukaan arvioituina saadaan tutkimistoiminnan kokonaiskustannukset kutakin tutkittua koehenkilöä kohti vajaiksi 1 000 markaksi, mitä summaa on pidettävä hyvin kohtuullisena, semminkin kuin muistetaan tutkimusten



perusteellisuus ja niiden kunkin tutkitun kohdalta vaatima aika. Vertauksen vuoksi kannattanee todeta, että esim. Tukholman korkeakoulun psykoteknillisessä laitoksessa jo v. 1945 maksoi yhden henkilön perusteellinen tutkiminen lausuntoineen 35 kruunua eli huomattavasti enemmän kuin meillä v. 1947.

*Yleinen  
hallinto.*

*Suhteet muihin alan laitoksiin:* Päättäneen toimintavuoden aikana on laitoksen taholta pidetty yllä verraten kiinteätä kosketusta psykologisiin laitoksiin omassa maassa sekä alan laitoksiin pohjoismaissa, samoin Sveitsissä. Laitoksessa on vieraillut mm. Ruotsin armeijan psykologi, tri T. Husén, Zürichin psykoteknillisen laitoksen johtaja, tri Camilla Halter sekä eräitä muita alan edustajia naapurimaistamme ja Hollannista. Kirovin rautatien johtaja Neuvostoliitosta kuin myös lukuisat oman maan teollisuuden ja liikkeen edustajat ovat niinikään käyneet tutustumassa laitokseen. Laboratorion hoitaja ja sen psykologi osallistuivat elokuun alussa Oslossa pohjoismaiseen psykologikongressiin tutustuen samalla soveltuvuustutkimukseen sekä työskentelyolosuhteisiin naapurimaittemme Ruotsin ja Norjan rautateillä.

*Laitoksen välineistö, kalusto ja kirjasto:* Laitoksen välineistöä on päättäneen toimintavuoden aikana ollut pakko useaan otteeseen korjata ja parantella, koska se pääosaltaan on jo siksi vanhaa, että ahkera käyttö on aiheuttanut kulumista ja vikaantumisia. Kokonaan uusi sorvisupportti on teetetty, samoin on pantu alulle eräiden muiden uusien välineiden valmistus.

Kalustoa on vaatimattomassa määrässä lisätty ja korjattu.

Kirjastoon on hankittu melkoinen joukko uusia alan erityiskysymyksiä käsitteleviä samoin kuin yleisteoksia.

*Määrärahat:* Laitokselle varatusta 60 000 markan suuruudesta vuotuisesta määrärahasta on välineistön ja kaluston hyväksi käytetty 49 966: 90 mk ja kirjaston hyväksi 9 966: 50 mk eli yhteensä 59 933: 40 mk.

*Toimikunnat.* Rautatiehallitus asetti toimintavuonna seuraavat 11 toimikuntaa:

1) valmistelevaan toimenpiteitä, joihin veturien muuttaminen öljypolttoiksi antaa aiheutta ja tekemään niistä ehdotukset;

2) valmistelevaan »Säännöt avustuksen järjestämisestä rautatieonnettomuuksien varalta» nimisen ohjesäännön tarkistamista ja täydentämistä sekä laatimaan siitä ehdotuksen;

3) laatimaan ehdotusta laajennetun oikeuden varaamiseksi pääjohtajalle ylimääräisten vapaalippujen myöntämiseksi rautatielaitoksen piirissä toimivien yhdistysten järjestämiin kokous-, taide-, virkistys-, urheilu- yms. tilaisuuksiin matkustamista varten;

4) tutkimaan voidaanko ja missä määrin käyttää valtionrautateiden palveluksessa liikenneturvallisuutta vaarantamatta viran ja toimen haltijoita, joissa on havaittu esiintyvän vajavaisuuksia väriaistissa, kuulossa ja näössä;

5) tutkimaan urakatöiden järjestämismahdollisuuksia valtionrautateiden sisävarastoissa;

6) laatimaan ehdotusta rataosaston urakatöiden hinnoitteluksi;

7) uusimaan autojen tavarakaukoliikenteen kuljetuskirja- ja tilitysjärjestelmää;

8) suunnittelemaan virkapuvun uudistamista;

9) tutkimaan Pasilan aseman ja Käpylän laiturin välillä 21. 11. 47 sattuneen junavaurion teknillisiä syitä sekä tutkimuksen tuloksen perusteella tekemään esityksen mahdollisiin toimenpiteisiin ryhtymistä varten mainitun laisten vaurioiden estämiseksi;

10) tutkimaan yhteistoiminnassa VaPon kanssa halkojen hankinnoissa esiintyviä epäkohtia ja keksimään keinoja niiden poistamiseksi; sekä

11) tutkimaan vaunujen jakoa.



V. 1948.

*Yleinen  
hallinto.*

*Virkojen muuttaminen ja lakkauttaminen.* Maaliskuun 5 päivänä 1948 annetulla asetuksella muutettiin 24 palkkausluokkaan kuuluva pääkassanhoitajanvirka samaan palkkausluokkaan kuuluvaksi kamreerin viraksi ja 20 palkkausluokkaan kuuluva reviisorin virka samaan palkkausluokkaan kuuluvaksi rautatiehallituksen kassanhoitajanviraksi. Samalla asetuksella lakkautettiin yksi 22 palkkausluokkaan kuuluva apulaisinsinöörin virka.

*Eräiden toimien pätevyysvaatimukset.* Rautatiehallitus vahvisti päätöksellään tammikuun 30 päivästä 1948 rata-autonkuljettajien pätevyysvaatimukset.

*Hallintoasetus.* Rautatiehallituksen toukokuun 21 päivänä 1948 tekemän esityksen perusteella antoi valtioneuvosto marraskuun 12 päivänä 1948 asetuksen valtionrautateiden hallinnosta annetun asetuksen muuttamisesta. Viimeksi muutettiin tätä asetusta v. 1943. Tämän ajankohdan jälkeen perustetut virat ja toimet ja niihin vaadittavat pätevyysvaatimukset, jotka jo on annettu erillisinä asetuksina, otettiin nyt tähän asetukseen. Samoin lisättiin huoltotoimenpiteisiin henkilökunnan sosiaalinen huolto ja hallinto-osaston toimistoihin työntutkimustoimisto, joka tosiasiaassa on ollut olemassa vakinaisenakin jo v:sta 1947. 16 §:ssä myönnettiin rautatiehallitukselle lisäksi oikeus asettaa tarkastajia valvomaan liikennetehtävien hankintaa ja hoitoa, suorituttaa kokeiluja tavarahankintojen yhteydessä ja myöntää palkkioita osoitetusta erikoisesta valppaudesta ja aloitetoiminnasta. Liikenneosaston käsiteltävistä asioista siirrettiin mainonta ja liikennetehtävien hankkiminen tariffiosastolle. Rautateiden oppikurssien nimi muutettiin rautatieopistoksi ja lennätinkonepajan nimi sähkökonepajaksi. Vielä hallintoasetuksen 54 ja 64 §:t saatettiin palkkauslain 6 §:n määräysten mukaisiksi siten, että rautatiehallituksen pää-, yli- ja sopimuspalkkaisten johtajien sopimukset tehdään olemaan voimassa toistaiseksi ja on niissä mainittava irtisanomisajan pituus. Lopuksi 77 §:ää muutettiin sikäli, että virantoimituksessa tapahtuneet juopumukset voidaan saattaa käsiteltäviksi yleisessä tuomioistuimessa.

*Ammattiopetus.* Rautatieopistossa Helsingissä alkaa lukuvuosi syksyllä, joten kalenterivuotta koskeva kertomus ei käsitä samoja lukuja kuin rautatieopiston johtajan kevätlukukauden jälkeen antama yksityiskohtainen selvite koko ammattiopetustoiminnasta sekä keskus- että linjahallinnossa. Varsinkin koskee tämä liikenneosaston ylempiä liikenneoppikursseja, jotka kestävät kaksi lukukautta ja näin ollen olivat vuoden 1948 päättyessä vielä kesken. Kevätlukukaudella näiltä kursseilta valmistui 108 liikenneoppilasta.

Joulukuun loppuun 1948 mennessä oli eri kursseilla ollut seuraavat määrät oppilaita:

*Keskushallinnossa järjestetyt kurssit:*

Ylemmät liikenneoppikurssit ..	2 kurssia,	258 opp.,	44 naista,	214 miestä,
Alustavat liikenneoppikurssit ..	1 kurssi,	103 »	33 »	70 »
Alemmat »				
(Ns. konduktööriskurssit) ..	2 kurssia,	151 »		151 »
Turvalaitekurssit .....	1 kurssi,	35 »		35 »

Yhteensä liikenneosastossa 6 kurssia, 547 opp., 77 naista, 470 miestä.

Veturinkuljettajaoppikurssit .. 2 kurssia, 160 opp., 160 miestä,

Yhteensä koneosastossa 2 kurssia, 160 opp., 160 miestä.

Kone- ja varasto-osastojen

virkamieskurssit: ..... 1 kurssi, 30 opp., 13 naista, 17 miestä,

Kaikkiaan keskushallinnossa 9 kurssia, 737 opp., 90 naista, 647 miestä.



*Linjahallinnossa* toimeenpantiin liikennejaksopäälliköiden valvomia alokaskursseja Helsingissä (2), Pasilassa, Turussa, Riihimäellä, Lahdessa (2), Tampereella (3), Porissa (3), Haapamäellä (3), Toijalassa, Seinäjoella (3), Oulussa (2), Rovaniemellä, Iisalmella (2), Joensuussa (3) ja Kouvolassa (3), joissa yhteensä n. 900 osanottajaa sai asema-, juna- ja toisen luokan vaihdemiehen pätevyyden. Samassa yhteydessä pidettiin myös ns. ilmajarrukurssit Pasilassa, Riihimäellä, Turussa, Tampereella, Seinäjoella, Iisalmella, Rovaniemellä, Oulussa, Joensuussa, Pieksämäellä ja Kouvolassa näille alokkaille.

*Yleinen  
hallinto.*

Varikkojaksonpäälliköiden toimesta järjestettiin veturinlämmittäjäkursseja Riihimäellä, Tampereella, Oulussa, Pieksämäellä ja Kouvolassa (2). Niillä oli yhteensä n. 200 oppilasta.

Vapaaehtoisia englanninkielen kursseja pidettiin Helsingissä, Turussa, Joensuussa ja Kouvolassa.

Kaikissa liikennejaksoissa pidettiin lukuvuonna 1948—1949 vakinaisille, v. t. ja ylim. konduktööreille sekä lipuntarkastajille luentokursseja, joiden ohjelma käsitti ajankohtaisia ammattiaihteita. Näihin osallistuivat miltei kaikki kond. tehtävissä olevat jo v. 1948 syyslukukauden aikana.

### *Työntutkimus.*

Vuoden kuluessa on päähuomio kiinnitetty toimistoteknillisiin tutkimuksiin eri osastojen työaloilla, minkä ohella ratatöihin kohdistuvia tutkimuksia on jatkettu entisen ohjelman mukaan. Päätökseen saatettiin 27 tutkimusta tai muuta laajahkoa selvitystä. Lukumäärään eivät sisälly ne monet lausunnot, joita työntutkimustoimisto on vuoden aikana joutunut erilaisista kysymyksistä antamaan ja jotka eräissä tapauksissa ovat vaatineet tutkimuksen luontoisia esitöitä.

Tärkeimmistä tutkimuksista mainittakoon seuraavat:

*Varastojen toimistotöiden* tutkimuksia suoritettiin Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Tutkimuksien tarkoituksena oli pyrkiä saattamaan töiden suoritus joustavammaksi vähentämällä niitä moninkertaisia kirjaamis- ja käsittelyvaiheita, jotka liittyvät tilausten ja laskujen käsittelyyn sekä muutenkin järjestämään töiden yleinen kulku mahdollisimman vähän työvoimaa vaativaksi. Tutkimukset antoivat joka paikassa aihetta lukuisiin uudelleenjärjestelyihin, osittain hyvinkin perusteellisiin. Eräät muutokset voitiin toteuttaa välittömästi tutkimusten kuluessa eräiden siirtyessä myöhäisempään ajankohtaan. Tutkimukset antoivat herätteitä muutamiin yleisluontoisiin menetelmämuutoksiin, joiden toteuttamisesta vielä käydään neuvotteluja varasto-osaston kanssa.

*Konepajojen toimistotöiden* tutkimuksia suoritettiin Turun, Vaasan ja Oulun pääkonepajoissa sekä Riihimäen sähkökonepajassa. Ne aiheuttivat runsaasti muutosehdotuksia sekä töiden jaon että menettelytapojen suhteen. Myöskin tehtiin esityksiä toimistotilojen uudelleenjärjestämiseksi. Töiden suoritusta koskevat ehdotukset on pääasiassa jo toteutettu, mutta eräissä suhteissa ne ovat vielä avoinna.

Vuoden alussa otettiin Kuopion konepajassa kokeiltavaksi Taylorix-läpikirjoitusmenetelmä palkkalistojen y. m. valmistuksessa. Sen tuloksena siirryttiin v. 1949 alusta Turun, Vaasan ja Oulun konepajoissa sekä Pieksämäen vaunukorjaamossa samaan menetelmään.

*Tutkimus Turun tavara-aseamalla* käsitti sekä toimisto- että makasiinityöt ja antoi se aihetta lukuisiin järjestelyihin. Ne toteutettiin osaksi tutkimusten aikana, osaksi välittömästi tutkimuskertomuksen valmistuttua.



*Yleinen  
hallinto.*

*Ratakiskojen vaihdosta* saatiin päätökseen neljä erillistä tutkimusta: 1) rata-kiskojen purkaminen, 2) kiskojen vaihto, 3) vaihdon jälkityöt ja 4) vanhojen ratakiskojen kuormaus.

Ratakiskojen purkamista koskeva tutkimus käsitti vertailevan aineiston keräämisen tähän asti käytetyistä purkausmenetelmistä. Tutkimuksen antamien herätteiden pohjalla suunniteltiin uusi melko yksinkertainen purkauslaite ja suoritettiin sillä kokeiluja erilaisissa olosuhteissa. Tulokseksi saatiin, että purkauslaitteen avulla kustannukset alenivat 54—86 %. Työnnopeus oli entisiin menetelmiin verrattuna myös parempi.

Kiskojen vaihtoa varten vanhoilla radoilla, jota lähivuosina tulee esiintymään poikkeuksellisen runsaasti, luotiin laajojen tutkimusten jälkeen uusi työmenetelmä. Se perustuu urakkana suoritettavaan vaihdetyöhön. Entiseen melko yleisesti käytettyyn laumatyöhön verrattuna saavutetaan täten työnopeuden lisääntyminen yli 100 %. Kokonaiskustannukset raidekilometriä kohti alentuvat laskelmien mukaan vähintään 7 %, mutta käytännössä varmasti enemmän.

Edellämainittu työmenetelmä edellyttää, että ratapölkkyjen siirto oikeille paikoilleen, raiteen lopullinen naulaus ja nosto suoritetaan erillisenä työnä. Sitä varten laadittiin tutkimusten pohjalla eri työryhmien edullisin kokoonpano ja laskettiin taulukot urakkapalkkojen määrittämistä varten. Sivutuotteena saatiin havainto, että raiteen nosto hammastankonosturilla tulee 74 % halvemmaksi tavalliseen paaki-nostoon verrattuna. Rataosastolle esitettiin hammastankonostureita hankittavaksi riittävästi.

Vanhojen ratakiskojen kuormausta varten, mikä työ on tähän asti ollut hidasta ja kallista, ryhdyttiin etsimään edullisinta suoritustapaa. Vertaileva tutkimus osoitti, että eräissä ratajaksoissa käytettävissä olevat Orton-nosturit muodostavat siihen suunnitellun apulaitteen avulla toistaiseksi parhaan välineen. Käsien kuormaukseen verrattuna alenevat kustannukset 71—75 %. Tämän perusteella on rataosastolle suositeltu siirtymistä yksinomaan nosturikuormaukseen ja nosturien käytön järjestämistä siten, että nosturia vailla olevat ratajaksot saavat tarvittaessa sellaisen käyttöönsä.

Kiskojen vaihtoon liittyviä tutkimuksia tullaan vielä jatkamaan.

*Maitolähetysten kuljetus Helsinkiin* oli vuoden kuluessa useampaan otteeseen selvitettävänä. Huhtikuussa suoritettu tutkimus johti eräiden maitovaunujen poistamiseen liikenteestä ja siirtokuormastöiden vähentämiseen Pasilassa siirtämällä eräiden lähetysten ajo vastaanottajille autoilla tapahtuvaksi. Vuoden lopulla siirrettiin Helsingin maitoasema kokonaisuudessaan Pasilaan, mihin liittyviin järjestelyihin työntutkimustoimisto osallistui.

*Kuormaussiltojen standardisoimiseksi* suoritettiin käytännössä olevien mal-

*Rautatiehallituksessa vuosina 1945—*

Osasto, josta asia on esitetty	Yleisistunto					Osastoistunto				
	1944	1945	1946	1947	1948	1944	1945	1946	1947	1948
Hallinto-osasto .....	5	2	15	7	5	571	738	731	819	734
Talousoasasto .....	19	33	20	10	12	336	401	446	431	494
Rataosasto .....	11	13	9	12	6	410	890	982	1 018	722
Koneosasto .....	9	7	9	7	11	132	226	310	486	753
Varasto-osasto .....	—	—	2	—	1	223	285	331	550	737
Liikenneosasto .....	12	10	12	9	6	209	271	238	297	302
Tariffiosasto .....	1	—	4	4	—	33	96	90	110	102
Rautatierakennusosasto	—	6	—	—	—	75	86	119	90	120
Yhteensä	57	71	71	49	41	1 989	2 993	3 247	3 801	3 964



lien tarkastus. Sen perusteella muokattiin ehdotukset standardityypeiksi erilaisiin olosuhteisiin. Niiden lopullinen vahvistus siirtyi seuraavaan vuoteen.

*Yleinen hallinto.*

*Henkilövarunnujen puhdistuksesta Helsingin asemalla* suoritettiin perusteellinen selvittely ja tehtiin joukko esityksiä työmenetelmien ja -välineiden sekä työskentelypaikkojen parantamiseksi.

*Lomakehuolto* on jatkunut entiseen tapaan s. o. ennen uusien painoksien ottamista on lomakkeet tarkastettu sekä tarpeellisuuden että muotoilun kannalta. Esitykset uusiksi lomakkeiksi on samalla tavoin tarkastettu. Tällä tavoin on voitu 19 lomaketta poistaa käytännöstä ja 7 lomakkeen kokoa pienentää. Suurimpiin muutoksiin kuuluvana mainittakoon, että rataosastoa varten luotiin kokonaan uusi tarveainekortisto ja siihen liittyvä tilitysmenetely. Tällä korvattiin käytössä hankaliksi osoittautuneet A3-suuruiset lomakkeet.

Lomakkeiden tunnusmerkkejä varten luotiin uusi järjestelmä. Asiaa valmisteltaessa suoritettiin lomakevaraston täydellinen inventointi, jonka tuloksena 183 lomaketta tai muuta vastaavaa painotuotetta voitiin poistaa vanhentuneina tai muuten tarpeettomiksi havaittuina.

### *Psykoteknillinen laboratorio.*

Toimintavuosi on niin työn laatuun kuin määräänkin nähden rinnastettavissa edellisvuosiin. Tutkimusolosuhteissa ei toistaiseksi ole saatu aikaan oleellisia parannuksia. Henkilökunta on niinikään pysynyt samana, mikä merkitsee sitä, ettei toimintaa ole voimien riittämättömyyden vuoksi voitu laajentaa käsittämään uusia tutkittavia ammattiryhmiä. Laitoksen suhde muihin alan tutkimuslaitoksiin sekä kotimaassa että ulkomailla on säilynyt ennallaan. Eräitä uudistuksia laitoksen toiminnan piirissä on vuoden aikana saatu käyntiin, mutta niiden loppuunsaattaminen on siirtynyt seuraavan vuoden puolelle.

*Kalusto ja välineistö:* Kalustoa on jonkin verran saatu kuluneen vuoden aikana uusituksi. Välineistöä ei ole varsinaisesti lisätty, mutta paraillaan on Helsingin konepajassa tekeillä laitoksen tilaama jarrutusajokoje, jonka valmistuminen aikanaan tulee tuntuvasti parantamaan mahdollisuuksia veturimiesten reaktiokyvyn tutkimiseksi, samoin, mikäli tarve niin vaatii, myös automiesten. Ergograafi, joka vuoden alussa vetolaitteita lukuunottamatta jo oli laitoksen käytettävissä, on saatu täyteen kuntoon. Sillä ei kuitenkaan vielä ole suoritettu esitutkimuksia laajempia kokeita.

Erityisesti mainittakoon, että laitoksen oman laboratorioavun, jonka rakentamista varten eduskunta sisällytti määrärahan vuoden 1948 menoarvioon, työ on konepajassa saatu alulle.

### *1948 käsiteltyjen asiain luku.*

Pää- tai ylijohtaja					Johtaja					Yhteensä				
1944	1945	1946	1947	1948	1944	1945	1946	1947	1948	1944	1945	1946	1947	1948
109	91	51	33	11	5 132	11 025	8 756	7 655	6 612	5 817	11 856	9 553	8 514	7 362
513	675	658	718	783	4 486	4 706	5 149	4 114	3 743	5 354	5 815	6 273	5 273	5 032
52	108	159	51	28	1 436	2 120	2 351	2 354	2 370	1 909	3 131	3 401	3 435	3 126
302	420	385	160	179	3 549	3 735	3 965	3 399	2 974	3 992	4 388	4 669	4 052	3 917
149	120	188	109	129	738	906	932	952	1 012	1 110	1 311	1 453	1 611	1 879
827	718	817	760	698	6 032	4 787	5 197	4 192	3 344	7 080	5 786	6 264	5 258	4 350
79	147	143	116	82	5 637	8 557	9 864	6 729	8 357	5 750	8 800	10 101	6 959	8 541
132	255	170	142	129	835	955	902	705	775	1 042	1 302	1 191	937	1 024
2 163	2 534	2 471	2 089	2 039	27 845	36 791	37 116	30 100	29 187	32 054	42 389	42 905	36 039	35 231



*Yleinen  
hallinto.*

*Tutkimus- ja koetoiminta:* Kertomusvuoden aikana on laitoksen toimesta tutkittu kaikkiaan 986 koehenkilöä. Näistä on 14 ollut yksityisten rautateiden henkilökuntaan kuuluvia. Eri ammattiryhmittäin jakaantuvat tutkitut seuraavasti:

	tutk.	hyv.	hylj.	hylk. %
ylimääräisiä lämmittäjiä .....	609	439	170	28.4 %
lämmittäjäoppilaita .....	103	56	47	45.6 %
ammattioppilaita .....	91	52	39	42.9 %
liikenneoppilaita .....	131	93	38	29.0 %
Rauman rautat. lämmittäjiä .....	11	9	2	18.2 %
Kymin—Voikkaan rtien lämmittäjiä	3	3	0	0.0 %
rautatiehenkilöstöä yhteensä	948	652	296	31.1 %

Valtiovarainministeriön järj. osaston työntutkijoita .....	6
saman konttorirationalisoimiskurssilai- set .....	32

Kaikkiaan yhteensä 986

Varsinaiseen tieteelliseen tutkimustyöhön on toimintavuoden aikana laitoksessa ollut tuskin lainkaan mahdollisuuksia, sillä henkilökunnan pienuuden vuoksi on kaikki voimat olleet pakko kiinnittää koetoiminnan moitteettomaan hoitamiseen. Niinpä on, kun lasketaan pois henkilökunnan säännöllisiin lomiansa käyttämä aika, ulkopuolelle varsinaisen koetoiminnan koko vuoden aikana jäänyt vajaa kolme viikkoa, jona aikana olisi ollut mahdollista vakavammin puuttua tutkimustyöhön.

*Kirjasto ja arkisto:* Laitoksen kirjastoa on vuoden aikana kartutettu kaikkiaan 23 uudella niteellä. Pääosa niistä on amerikkalaista uusinta psykologista kirjallisuutta. Eräitä uusia koesarjoja on niinikään hankittu tahi laadittu laitoksessa koetoimintaa varten. Sarjain standardisointi on kuitenkin kesken.

Työn helpottamiseksi on otettu käytäntöön kokonaan uusittu koekortti, ja toisen, lähinnä menestyskontrollia helpottavan kortin suunnittelutyö on parastaikaa käynnissä.

Arkisto on vuoden aikana järjestetty uudelleen. Huomattava osa vanhaa arkistoa on siirretty ulkopuolelle laitoksen omien suojien.

#### *Toimikunnat.*

Rautatiehallitus asetti kertomusvuonna seuraavat toimikunnat:

- 1) hoitamaan kivihiihankintoja,
- 2) tutkimaan tavaratariffien uudistusta,
- 3) tutkimaan näkö-, väri- ja kuuloaistivajavaisten virkailijain virassa tai toimessa käyttämistä,
- 4) käsittelemään valtionrautateiden valmistautumista v. 1952 pidettäviä olympiakisoja varten,
- 5) kaupallisen toimikunnan valmistelevaan liikenteen hankintaan liittyviä kysymyksiä ja tekemään aloitteita rautateiden pysyttämiseksi kilpailukykyisenä muihin kulkuneuvoihin verrattuna, sekä
- 6) tutkimaan asemaravintolahuoneistojen korjaus- ja uudistustöitä.

*Vuosina 1945—1948 käsiteltyjen asiain luku* käy selville edellisellä sivulla olevasta taulukosta, johon on vertailun vuoksi otettu myöskin vuoden 1944 vastaavat luvut.



## II. Rata, rakennukset ja laitteet.

### V. 1945.

*Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla.* Rakennustoiminta oli *Rataosasto.* huomattavasti vilkkaampaa kuin edellisenä vuonna. Uusia liikennerekennuksia aloitettiin Rieskalan ja Vatialan seisakkeille, mutta jatkuu niiden työ vielä. Martinniemen laituritalon viimeistelytyöt suoritettu loppuun. Edelleen kireän asuntopulan lieventämiseksi rakennettiin uusia asuntoja: kivitaloja: 24 huoneiston Lahteen, 22 huoneiston Turkuun, 75 huoneiston Tampereelle, 24 huoneiston Poriin, 24 huoneiston Seinäjoelle ja 36 huoneiston Kuopioon. Kaikissa edellämainituissa on sisustamistyö vielä kesken ja työtä jatketaan. Pusia asuntotaloja rakennettiin: 4 perheen asuntoja Haapamäelle ja Kouvolaan 3 kpl, Riihimäelle ja Kontiomäelle 2 kpl sekä Toijalaan, Kankaanpäähän, Kajaniin ja Iisalmelle 1 kpl kuhunkin; 3 perheen asunto rakennettiin Messukylään, Mäntyluotoon, Eskolaan ja Siikamäelle; 2 perheen asunto Kauniaisiin, Suinulaan ja Kaulirantaan sekä 1 perheen asunto Tornioon ja Kaltimolle. Etusimolan 3 perheen asuntotalon työ jatkuu. 4 perheen pikataloja rakennettiin Riihimäelle, Toijalaan, Tampereelle, Iisalmelle ja Pieksämäelle 1 kpl, Savonlinnaan ja Virasojalle 2 kpl sekä Jyväskylään, Joensuuhun, Kouvolaan ja Vainikkalaan 3 kpl. 2 perheen pikataloja rakennettiin Heinolaan, Turkuun ja Iisalmelle 1 kpl, Seinäjoelle ja Kuopioon 2 kpl, Toijalaan ja Lappeenrantaan 3 kpl, Tampereelle, Haapamäelle, Kouvolaan ja Virasojalle 4 kpl, Pieksämäelle 6 kpl, Joensuuhun ja Ouluun 9 kpl sekä Hyvinkäälle 10 kpl. 1 perheen pikataloja tehtiin Iittalaan 1 kpl. 2 perheen parakkeja rakennettiin Riihimäelle, Haapamäelle, Seinäjoelle, Iisalmelle, Mikkeliin, Savonlinnaan, Joensuuhun ja Kouvolaan 2 kpl sekä Turkuun, Kuopioon, Pieksämäelle ja Ouluun 1 kpl. Saksalaisparakkeja ostettiin Haapamäelle, Seinäjoelle, Vaasaan, Vaskiluotoon, Kajaaniin, Lieksaan ja Iisalmelle 1 kpl, Porokylään ja Kontiomäelle 2 kpl, Poriin ja Tornioon 3 kpl, Kemiin 5 kpl, Hyrynsalmelle 6 kpl ja Rovaniemelle 14 kpl. Lisäksi aloitettiin vielä seuraavien rakennusten työ, joka jatkuu edelleen, nim. 3 perheen asuntotalo Etusimolaan, 4 perheen pikatalot Pieksämäelle, Joensuuhun, Vainikkalaan ja Virasojalle sekä 2 perheen pikataloja 6 kpl Jyväskylään. Lisäasuntojen saamiseksi erotettiin Kaltimon asemapäällikön asunnosta huoneen ja keittiön huoneisto, samoin asunnot Lahdessa, Hyvinkäällä, Karjaalla ja Tammisaareissa. Lappeenrannan asematalon ullakolle tehtiin 2 asuinhuoneistoa, Nokian virkamiesasunnon ullakolle 2 huoneistoa ja huone, Mikkelin tavaratoimiston ullakolle 2 huonetta ja keittokomero ja Turun tavaratoimiston ullakolle 2 huoneistoa. Haapakosken II lk bdotussali muutettiin asunnoksi, samoin Kantalassa ja Onkamossa sauna. Mustasaaren laituritaloon tehtiin lisäasunto. Porin vanhasta asematalosta muodostettiin 9 asuntoa ja V. R:n haltuun joutunut asuntotalo Ryttylässä kunnostettiin. Noormarkun aseman posti- ja naistenhuone muutettiin asunnoksi. Konnunsuolla on asunto-, keittiö-, varasto- y. m. suojien rakentaminen käynnissä. Lisähuoneisto tehtiin Lempäälän asemataloon.

Tilapäissuojia rakennettiin Lappeenrantaan, Simolaan, Kouvolaan, Haminaan ja Mäntyharjulle. Kaikkien muiden väestösuojien rakentamistyö keskeytettiin ja määrärahat peruutettiin.

Kontiomäelle rakennettiin lepohuone ja Kaurilassa muodostettiin sauna lepohuoneeksi. Vielä rakennettiin: postitalo Keravalle, postihuone Mankalaan, lennätin- ja junaohjaajanhuone sekä varastorakennukset Riihimäelle, ratamestarin toimisto- ja varastotalo Kemiin, varastomestarin suojaa Vaskiluotoon, siivoojien rakennus Virasojalle, päivystysrakennus Iisalmeen, varikon toimistorakennus Ouluun, työhuone koneosastolle ja huoneisto junatoimistolle



*Rataosasto.* Savonlinnaan, poliklinikka ja varastomestarin huone Turkuun, kattilahuone Helsinkiin sisustamista vaille, työ- ja varastosuoja Joensuuun, varastosuoja, korjaus- ja halkovaja Pieksämäelle, varastosuoja Kouvolaan, ulkokuone, kellari ja varastosuoja Vainikkalaan, kellarit ja turvesuoja Pasilaan sekä paristojen säilytyskuone ja lämminvarasto lennätinteknikon työkuoneen yhteyteen Pieksämäelle. Rakenteilla on lipunmyyntikoju Vuohenojalle ja sotilas-sisustusesineistöva ja Tampereelle. Työ jatkuu kummassakin. Pikatavara-suoja rakennettiin Helsinkiin, tavarasuojia Karkkuun, Kemiin, Porokylään ja Kotkaan. Tavarasuojia aloitettiin Lahteen, Uusi-Värtsilään ja Taavettiin ja jatkuu työ vielä. Tavaratoimisto rakennettiin Tikkurilaan ja pikatavara-toimistolle lisäkuone Tampereelle. Polkupyöräsuojia rakennettiin Kauklahteen, Kirkkonummelle, Rekolaan, Korsoon, Järvenpäähän, Kilon, Heinolaan ja Mäntyharjulle. Ruokailurakennus tehtiin Kokkolaan ja Haapamäelle ja ruokailusuojia Pasilaan, Hämeenlinnaan, Saloon, Tyrväälle (kesken), Alavudelle, Kankaanpäähän, Ylivieskaan, Jyväskylään, Viinijärvelle, Lieksaan, Nurmekseen, Syrjään, Tohmajärvelle ja Pieksämäelle. Sauna rakennettiin Ojakkalaan, Hyvinkäälle, Huutokoskelle, Vesankaan ja Onkamoon. Halonantolaituri tehtiin Keravalle, Riihimäelle, Lahteen, Haapamäelle, Jepualle, Kuopioon, Varkauteen, Syrjään (kesken) ja Kouvolaan sekä sahauslaituri Tampereelle. Hiilenantolaitteet tehtiin Karjaalle ja Riihimäelle. Kuormauslaituri rakennettiin Hennalaan, Rajamäelle, Metsäkansaan, Koskelle, Lielahteen, Vehmaisiin, Parkanoon, Kokkolaan, Toivalaan, Jyväskylään, Punkasalmelle, Laikkoon, Pulaan ja Iisalmelle sekä välilaituri Toivalaan, Peltosalmelle, Etusimolaan, Juurikorpeen ja Rönkkään. Seinäjoella on aloitettu 5 ja Oulussa 6 veturisiijan rakentaminen, mutta on työ vielä kesken. Simolan veturitalliin on tehty sisustus ja Vaasan veturitalliin asennettu sähköpumppu. Seinäjoelle rakennettiin 2 auton talli ja Kotkassa asennettiin autotalliin sähkötuulettaja. Jyväskylään ja Parikkalaan on rakenteilla vaunuvaaka ja työ jatkuu. Malmille tehtiin vesiviskuri, Riihimäelle vesijohtoja, joiden työ on vielä kesken, samoin Hyvinkäälle, Naantaliin vedenottolaitos, Porin vanhaan asemataloon vesijohto, Kokkolaan viemärijohto ja ratavartijan asuntoon vesijohto Seinäjoella. Kouvolaan tehtiin vaununpesualtaan vesijohto ja kauppalan vesijohto yhdistettiin V.R:n vesijohtoverkostoon. Lappeenrannassa liitettiin V.R:n salaojaverkko kaupungin viemäriin, Lievestuoreella uusittu imujohdot. Kannukseen tehtiin suodatin ja ajotie asemalle, Rikkilään sähkövalaistus, Lahteen tuuletuslaitteet ja Turkuun pyöränlaskukuoppa. Vuoksen niskan laivalaituria aloitettu ja työ jatkuu.

*Rakennusten, radan, siltain ja muiden laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset.* Ilmahyökkäyksissä vaurioituneessa valtionrautateiden hallintorakennuksessa korjattiin kaikki rautatierakennusosaston huoneet asuttavaan kuntoon ja toisilta osastoilta parikymmentä huonetta. Kolme sortunutta välikattoa valettiin uudestaan, samoin kunnostettiin suuri määrä vesi-, viemäri- ja sähköjohtoja. Asematalojen muutos-, laajennus- ja kunnostamistöitä tehtiin Oitissa, Raudaskylässä, Selänpäässä, Simolassa ja Vainikkalassa. Samoin Kruununkylässä ja Kälviällä, mutta työ on kesken. Laituritalo kunnostettiin Valkeajärvellä ja Ruhassa sekä asuntotalo Hietamäellä; Jyväskylässä korjattiin III lk ravintolan lattia. Rakennuksia laudoitettiin Haapamäellä, Vihtavuorella, Mynttilässä, Varpasessa, Mäntyharjulla, Vuolingolla ja Toppilassa. Postitalo korjattiin Lapualla, Kauhavalla ja Mäntyharjussa. Kilpuan asemataloon tehtiin postille huone. Kokkolan entinen ruokailurakennus siirrettiin Jepualle. Ratavartijakoju siirrettiin Vuohijärvelle. Ravintolaan tehtiin keittiökomero Hyvinkäällä ja Suinulassa uusi eteinen 2-perh. asuntoon, Kouvolaan laajennettiin käymälä.

Tavarasuojien laajennuksia suoritettiin seuraavilla liikennepaikoilla: Äetsä, Vilppula, Kannus, Siilinjärvi, Ylivieska, Haapajärvi, Oulainen, Oulu, Punka-



salmi, Silvola ja Petäjävesi. Karijoella, Lapualla, Kajaanissa ja Joensuussa *Rataosasto.* on samanlainen työ vielä kesken. Kokkolassa laajennettiin tavaratoimisto. Halkolaitureita pidennettiin Peipohjassa, Pieksämäellä, Mikkelissä, Seinäjoella ja Kokkolassa, kuormauslaiturit samoin Lielahdessa, Oulaisissa ja Mikkelissä sekä matkustajalaituri Sievissä ja Haapamäellä, jossa työ vielä jatkuu. Kontiomäellä päällystettiin laiturit sementillä, mutta on työ vielä kesken. Kotkassa on korjattu öljylaituri ja Haapamäellä kivihuililaituri.

Turun veturitallissa pidennettiin kuutta veturisiajaa. Simon veturitallia laajennettiin ja samoin Porin 4:llä veturisijalla, joskin työ vielä jatkuu. Kouvolaan veturitallin kattilahuoneeseen tehtiin parveke. Helsingissä korjattiin viemärijohdot. Pieksämäen puhelinkeskuksessa suoritettiin eräitä n. uutos-töitä. Mäntyharjun kuormausalue kunnostettiin ja Oulussa kivettiin pika-tavarasuojan aukio.

Ratapihalaajennuksia suoritettiin viime vuonna useilla ratapihoilla kuten Turussa, Lahdessa, Vehmaisissa, Jepualla, Kuopiossa, Kuivaniemellä, Kellossa, Tuirassa, Hirvinevalla ja Vainikkalassa. Samanlaisia töitä aloitettiin ja jatke-taan edelleen Mattilassa, Pitkaniemellä, Harjavallassa, Nurmossa, Vuohi-järvellä ja Simolassa. Käynnissä on myös Kotkan—Hovinsaaren ja Leteen-suon ratapihalaajennustyöt. Hatanpään järjestelyratapiha Tampereella saa-tiin valmiiksi.

Seuraaville liikennepaikoille tehtiin sivuraide: Haimoo, Nünimaa, Ryönän-joki, Kaleton ja Tijsala, jonka sivuraide on vielä kesken ja johon lisäksi tehtiin napero. Savonlinnan sivuraidetta jatkettiin. Lisäraiteen saivat Kolho, Huttula ja Varkaus. Halkoraide tehtiin Kuopioon ja Kokkolan halkoraidetta jatkettiin. Pieksämäen halkoraiteistoon tehtiin muutoksia. Kontiomäkeen ja Jyväskylään tehtiin veturaide, Jyväskylään lisäksi yhdysraide veturitalliin, Ouluun purkausraide, Alavudelle varastoraide, Lahteen lämmitysraide, Lieves-tuoreelle raide puolustusvoimia varten, Haapamäelle sijoitusraide asunto-vaunuille, Pieksämäelle sijoitusraiteet vetureille ja Parikkalaan kolmioraide. Syrjän kuormausraiteen siirto on käynnissä.

Lahden—Okeroisten ja Lempäälän—Sääksjärven kaksoisraidetta varten jatkettiin molemmissa maa-, kallio- ja rumputöitä. Samoin jatkettiin Hami-nan—Inkeroisten rataosan muutostöitä. Kouvolaan tehtiin laskumäki, jonka työ on vielä kesken. Rataoikaisu Salo—Tottola saatiin valmiiksi. Maatyötä tehtiin Köhniön ohikulkuraiteella, mutta on työ kesken.

Kiskonvaihto on suoritettu seuraavilla rataosilla: Tampere—Seinäjoki, Pännäinen—Pietarsaari, Ii—Kemi, Iisalmi—Kontiomäki, Kouvola—Kotka ja osittain Iisalmi—Ylivieska.

Siltatöistä mainittakoon Kuokkalankosken silta, jota on muurattu laakeri-tasoihin asti. Huuman silta on uusittu. Nokian ja Vilppulan alikulkusilltoja tehty ja työ jatkuu. Iloharjun alikulkusillan ja Toivalan ylikulkusillan pe-rustustöitä tehty, mutta työ on keskeytetty. Lestijoen sillan uusimisesta maksettu I-erä eli 35 %, yhteensä 1 517 000:—. Kemiin tehty 20 metrin kääntölava.

Lappeenrannan sataman laajennuksia tehty toistaiseksi vain n. s. tela-kointiraiteen merkeissä, joka on valmis.

Maanlunastukset suoritettiin seuraavien kohteiden osalta: Kontiomäen omakotialue, Jyväskylän pikatalot, Parikkalan kolmioraide, Vihannin ja Joroisten aseman lisäalue, Etusimolan liikennepaikan ja yhdysradan maa-alue sekä tonttimaa Joensuussa.

Erilaisia työkoneita kuten sähkö- ja polttomoottoreita, betonisekoittajia y. m. ostettiin kaikkiin ratajaksoihin huomattava määrä, yhteensä lähes 3 800 000:— mk arvosta.

*Turvallaitokset.* Tarvikkeiden hankintavaikeuksista huolimatta loppuun-suoritettiin seuraavan 8 uuden turvallaitoksen rakennustyöt: Kymi, Voikoski



*Rataosasto.* (etelätulosuunta), Rajamäki, Koski (itätulosuunta), Messukylä (pohjoistulosuunta), Alavus (pohjoistulosuunta), Tuira ja Ii (pohjoistulosuunta).

Huomattavia turvalaitosten täydennyksiä ja uudistuksia suoritettiin 26 liikennepaikalla m. m. Helsingissä (asetinlaite II), Huopalahdessa, Pitäjänmäellä, Kilossa, Kauniaisissa, Kaitjärvellä, Taavetissa, Vainikkalassa, Jyväskylässä (asetinlaitteet I ja II) ja Vaasassa sekä seuraavilla Pohjois-Suomen sodan hävittämällä liikennepaikoilla: Haukiputaalla (väliaikainen järjestely), Olhavassa, Kuivaniemellä, Kemissä ja Laurilassa.

14 liikennepaikalle rakennettiin uudet varmistuslukkolukituslaitokset, joista 1 ilmaisinlaittein lukitusten valvontaa varten. Sitäpaitsi täydennettiin mainitunlaisia laitoksia 5 liikennepaikalla.

Maantieliikenteen turvaamiseksi rakennettiin uudet sähkövalaistuksella varustetut tiepuomilaitokset Hyvinkään ja Messukylän maantiekäytävälle, Hangon ratapihaa risteilevälle, vilkasliikenteiselle Vuorikadulle sekä Ämmäkosken maantiekäytävälle Varkauden kauppalassa.

Uutis- ja täydennystöiden yhteydessä asennettiin sähkövalaistus 21 siipiopastimeen.

Huolimatta rautatiehallituksen vaihteiden aukiajoa koskevasta kierto- kirjeestä (N:o 17/2314, 23/11 -44) aukiajettiin 88 lukittua vaihdetta. Päälle- ajon johdosta rikottiin tai voitettiin 41 tiepuomia ja 39 raiteensulkua, joiden korjaukset huomattavasti rasittivat vastaavaa kunnossapitomomenttia.

#### *Puutarhat ja istutukset.*

Kun vuosi 1945 oli ensimmäinen rauhanvuosi kuuden sotavuoden jälkeen, osoitti puutarhatoimintakin heti huomattavaa kasvua edelliseen vuoteen nähden, vastaamatta silti läheskään rauhanaikaista työskentelyä. M. m. sää- suhteet olivat verraten epäedulliset. Uusia puistoja tehtiin vain vähän, kuten Toijalaan 3 ja Viinijärvelle 1. Lielahdessa ja Karijoella aloitettu puistotyö oli jätettävä kesken. Pääasiallisin työ tehtiin kuitenkin vanhojen puistojen korjaamiseksi ja uusimiseksi. Kaikkiaan tehtiin uusiin ja entisiin korjattuihin puistoihin nurmea ja istutuksia 23 073 m<sup>2</sup> ja käytäviä y. m. hiekotettua alaa 5 184 m<sup>2</sup>. Uutta pensasaitaa ja vanhan uusimista tehtiin yhteensä 2 580 m. Multaa käytettiin 2 560 m<sup>3</sup>, savea tai täytemaata 1 175 m<sup>3</sup> ja soraa 627 m<sup>3</sup>. Ammattityöläisiä oli eri puutarhapiireissä yhteensä 58.

Keskustaimistossa Hyvinkäällä kasvatettiin pääasiassa istutuksiin käytetyt koristepuut, pensaat, taimet, sipulit, omenapuut ja marjapensaat. Keskus- taimistossa on toimitettu myös varataimistojen tarpeiksi pistokas-, siemen-, taivukas- y. m. monistus. Puolivalmiita taimia on varataimistoissa kasvatettu edelleen.

Taimistojen yhteinen tuotanto oli kertomusvuonna erilaisia puita ja pensaita 16 074 kpl, kukkia 131 124 kpl ja heinän siementä 278 kg.

#### *Ratateknillisen toimiston työt.*

##### *Sillanrakennusjaosto:*

*Terässillat:* Täydelliset rakennepiirustukset ja aineluettelot on laadittu 25 m:n jännemittaiseen levysiltaan, kansi alapaarteella sekä 7.00, 8.00, 10.00, 11.88 ja 12.00 m:n jännemittaisiin hitsatuista pääkannattajista rakennetta- viin teräspalkkisiltoihin. Jaoston puolesta on valvottu uusien terässiltojen tarkastus ja vastaanotto eri konepajoilla. A. Ahlström Oy:n konepajalla Varkaudessa on valmistunut rataosalle Kouvola—Kotka Huumajoen 3-auk- koinen vino nivelpalkkisilta (jm = 16.96 + 21.00 + 16.96 m), joka asennet- tiin paikoilleen lokakuussa. Toiminimi asensi myös Kuivajoelle (rataosa Oulu—Kemi) 33 m:n pituisen levysillan, joka oli alunperin tilattu Helylän



jokea varten, mutta käynyt sinne tarpeettomaksi. Värtsilä-yhtymä, Kone ja Silta rakensi Oriveden—Jämsän rautatierakennukselle Sulkusalmeen 3 levyjännettä 22.00 + 26.00 + 22.00 m. Sillat asennettiin paikoilleen ilman telineitä työntämällä raiteen suunnassa jänteet yhteenliitettynä. Tämän lisäksi korjasi Kone ja Silta Simojoen 73 m:n ristikköjätteen ja asensi sinne Ryttyyn tarkoitetun ristikkosillan jn 32.72 m. sekä rakensi Kuivajoelle 2 kpl. 16.72 m:n jännemittaista palkkisiltaa. Pasilan konepajassa valmistui vuoden kuluessa 2 kpl. 20 m:n kääntölavaa, joista toinen asennettiin Kemiin ja toinen on varattu Perälän risteysasemalle.

Yleis-, perustus-, maatuki- ja perustuksien korjauspiirustuksia on laadittu 20:een Pohjois-Suomen radankorjausten toimesta rakennettavaan siltaan. Väliaikaisten rautatiesiltojen piirustuksia Pohjois-Suomen radankorjauksille on myös jouduttu suunnittelemaan yli 20 paikkaan. Näistä ovat eniten työtä aiheuttaneet Rovaniemellä olevat Ounaskosken ja Suutarinkorvankosken sekä Ounasjoen vaihtoehtoiset ehdotukset.

*Alikulkusiltoja* varten on tehty suunnitelmat rautabetonista Okeroiniin, Nokialle, Vilppulaan, Ioharjuun ja Outokumpuun.

*Ylikulkusilloista* mainittakoon piirustukset Toivalan ja Kotkan rautabetonisiin kehäsiltoihin.

*Huonerakennusten* rakennepiirustuksia on tehty Kuopion, Seinäjoen, Oulun, Turun ja Jyväskylän 4-kerroksisiin asuntotaloihin. Hyvinkään veturikorjauskonepajan suunnittelutyössä on jatkuvasti ollut mukana 1 sillanrakennusjaoston insinööri. Piirustuksia ja työselityksiä on tehty veturitallien, kääntöpöytien, lastauslaiturien y. m. perustamisesta sekä erilaisista korjaustoista.

Sillanrakennusjaostossa on tarkastettu ja annettu lausuntoja sähköjohtoristeilyistä (10 tapausta), lastauslaitureista, Hyvinkään konepajan rakennetta koskevista asioista, yksityisten tehtaiden raiteille rakennettavista silloista, perkaussuunnitelmista, yli- ja alikulkusilta-aloitteista, y. m. erilaisista lähetteisistä. Paljon on tuottanut työtä jaostolle myös siltateräsluettelojen tekeminen varasto-osaston hankintoja varten. Tämä työ on tullut hyvin hankalaksi syystä, että teräsluettelot on pitänyt laatia jokaisesta sillasta monessa erässä; osa on ollut tilattava kotimaasta, osa ulkomailta, eräällä kerralla on ollut tilattava kulmaterästä, toisella kerralla universaaliterästä, kolmannella kerralla levyä j. n. e.

Käsiteltiin vuoden kuluessa 127 ratapihakysymystä, joista mainittakoon: Rovaniemen uutta ratapihaa koskeva selvittely, jota varten laadittiin 2 vaihtoehtoista suunnitelmaa ehdotuksineen niiden toteuttamiseksi niin ensimmäisen kuin lopullistenkin rakennusvaiheiden kohdalta. Ratayhteyden aikaansaamiseksi rannikko- ja Hangon radan välille laadittiin ehdotukset kustannuslaskelmineen haarautusasemien järjestämiseksi Huopalahteen, Pitäjänmäelle ja Kauklahteen rannikkoradalle sekä Selkiin ja Lohjaan Hangon radalle. Pieksämäkeä varten, josta Karjalan luovutuksen jälkeen on muodostunut yksi maan tärkeimmistä risteysasemista, laadittiin ehdotuksia eri suhteissa tarpeellisiin parannuksiin.

Yksityisten raiderakennusten lukumäärä oli poikkeuksellisen suuri ja vuoden kuluessa käsiteltiin 98 tällaista kysymystä, jotavastoin valtion muiden laitosten raiderakennuksia oli vain 4 kpl.

Asemakaavojen ja asemakaavakysymysten lukumäärä oli 25, katuja ja teitä koskevien 17, aluekysymyksiä oli 155, rakennusasioita 82, vesi- ja viemärijohtoja koskevia kysymyksiä 16 ja rataan ja vaihteisiin kohdistuvia asioita 13. Näistä voidaan erikoisesti mainita Inkeröiden ja Liikkalan välillä Haminan radalla suoritettavaa radansiirtoa koskeva tutkimus ja ehdotuksen laatiminen sitä varten.

Tärkeä tekijä rautatieliikenteessä on kertomusvuoden aikana ollut halonanto, ja sen parantamista tarkoittavia ehdotuksia on laadittu 16 paikkaa varten.



*Rataosasto.* Sitäpaitsi on laadittu joukko yleisluontoisia piirustuksia, karttoja ja taukkukoja, suoritettu piirustusten suurennuksia ja pienennyksiä, jäljentämisiä y. m. s.

*Huonerakennusjaostossa* on vuoden 1945 aikana laadittu 261 pääpiirustusta ja 215 erikoispiirustusta. Vanhojen normaalipiirustuksien mukaan on rakennettu 180 rakennusta, pääasiallisesti pienempiä asuintaloja, ulkokuoneita, vesitorneja, pumppuhuoneita, tavarasuojia, polkupyöräsuoja, varastovajojia, halkotyöläisten ruokailukojuja, autovajojia, parakkeja, kellareita, vahtikojuja j. n. e. Vanhoille rakennuksille on tehty 80 muutospirustusta. Uudisrakennukset koskevat pääasiallisesti asema- ja laituritaloja, asuinrakennuksia, ulkokuoneita, saunoja, tavarasuojia, veturitalleja, vesitorneja, korjauspajojia, autosuojia, varastorakennuksia, parakkeja y. m. Yhteensä on v. 1945 työn alla ollut 490 huonetta ja 238 keittiötä, nimittäin 32 huoneen ja keittiön, 194 kahden huoneen ja keittiön, 10 kolmen huoneen ja keittiön ja 2 neljän huoneen ja keittiön asuntoa sekä 32 yöpymishuonetta. Osa yllämainituista rakennuksista kuuluu Pohjois-Suomen radankorjauksiin, johon huonerakennusjaostossa miltei kaikki rakennuspiirustukset on muokattu uudelleen.

Tämän lisäksi on huonerakennusjaostossa laadittu lukuisia ehdotuksia tulevia huonerakennuksia varten, joista huomattavimmat olivat Tampereen, Oulun, Seinäjoen, Pieksämäen, Jyväskylän, Joensuun, Rovaniemen y. m. asuntotalot, Oulun varastorakennus, Helsingin ja Lahden autotallit, Hyvinkään konepajan rakennukset y. m. Lisäksi on tehty lukuisia luonnoksia tuleviin suunnitelmiin.

*Turvallitejaostossa* laadittiin 50 liikennepaikan, 6 tienristeyksen ja 2 kääntösillan turvalaitoksen uudistus- ja täydennyssuunnitelmat. Tämän lisäksi käsiteltiin 41 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat: Kaipiainen, Viinijärvi, Joensuu (asetinlaite I), Uimaharjun kääntösilta, Messukylä, Koski, Lyly, Ii, Simo ja Kraaselinsalmen kääntösilta sekä rataosilla Huopalahti—Espoo ja Kaipiainen—Taavetti olevien turvalaitosten (11 kpl) muutossuunnitelmat, jotka aiheutuivat kaksoisraiteen poistamisesta.

Turvalaitosten käyttöä varten laadittiin 39 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, niistä 14 varmistuslukkolukituslaitoksia varten. Sitäpaitsi laadittiin Vaalan yhteisen rautatie- ja maantiesillan tiepuomilaitoksen erikoisjohtosääntö sekä ehdotus Kraaselinsalmen kääntösillan järjestyssäännön muuttamiseksi ja täydentämiseksi kääntösillan yli johdettavan maantieliikenteen vaatimalla tavalla.

Koska »Yleisiä ohjeita tiepuomilaitoksien käyttämisestä ja hoidosta» Mtt N:o 8:n suomenkielinen painos oli loppunut, laadittiin toinen kielellisesti korjattu painos (Tlj N:o 8 »Tiepuomilaitosten yleiset käyttö- ja hoito-ohjeet»).

Jaosto valvoi turvalaitetöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 55 erikoispiirustusta sekä tarpeellisia asetinlaitetilpiirustuksia 207 kpl. Uusia yleisiä rakennuspiirustuksia valmistui 29 kpl.

Sitäpaitsi jaosto huolehti asetinlaitetekoneistojen ja tärkeimpien erikoistarvikkeiden tilaamisesta työpaikoille ja turvalaitetarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta. Riihimäen turvalaitetaraston Lukit-tiliniimitykset (278 kpl) järjestettiin uudelleen rautatiehallituksen vahvistaman »Tavaranimistön» uuden painoksen mukaisesti ja koottiin kolmeen pääryhmään, käsittään yleiseen (96), mekaaniseen (411) ja sähkö-ryhmään (117) kuuluvia varastotarvikkeita, yhteensä 624 erilaista tarvikelaatua.

Tarvikkeiden hankintavaikeudet ja huomattavat hintojen nousut ovat olleet leimaa-antavina vuoden toiminnalle.

*Geoteknilliset työt ja toimenpiteet.* Sodan jälkeinen aika on lyönyt leimansa geoteknillisen jaoston työtapihin. Suurin osa tehtävistä johtui tavalla tai toisella sodasta. Toiissä ei saavutettu rauhanaikaista tasoa, m. m. sen takia,



että sodan aikana lukumäärältään supistunutta henkilökuntaa ei vielä vuoden aikana saatu täydennetyksi. Työt on myöskin suoritettu hyvin puutteellisissa olosuhteissa, koska v. 1944 sattuneen pommituksen jälkeen jaostolla ei ole ollut tarpeellista laboratoriota kojeineen, tyydyttävää huoneistoa varustukseineen eikä ammattikirjastoa.

*Rataosasto.*

Suurin osa tehtävistä on koskenut pohjatutkimuksia asema-alueilla ja ratapihoilla, joihin on suunniteltu erilaisia laitteita. Veturitallien suurennuksia ja uutisrakennuksia varten suoritettiin tutkimuksia Kemissä, Savonlinnassa, Joensuussa, Orivedellä, Kokkolassa, Seinäjoella ja Jyväskylässä. Tuhoutu-neiden sekä uusien vesitornien perustuksia tutkittiin seuraavilla liikenne-paikoilla: Koivu, Muurola, Tervola ja Koskenkylä. Parikkalassa ja Jyväskylässä olivat vaunuvaakojen perustukset tutkimusten kohteina. Erinäisiä ratapihan muutoksia ja laajennuksia varten selvitettiin perustussuhteita Hämeenlinnassa, Nurmossa, missä rumpua oli pidennettävä, n. k. Mullin rumpupaikalla radalla Turun ja Röntämäen välillä ja Helsingin sotilaslaiturin kohdalla. Rovaniemellä toimitettiin tutkimuksia suurien muutosehdotusten takia, m. m. Ounasjoen yli suunniteltuja siltoja varten, suuria maaleikkauksia varten, Pirttilammen kohdalla ratapihan laajennusta varten sekä siellä olevan Veitikanojan siltaa varten. Hatanpään ratapihalle oli suunniteltu Lokomo O. Y:n raiteen risteys, jolla paikalla perustus tutkittiin. Eräitä asuntoalueita ja rakennusperustuksia tutkittiin Pieksämäellä, Jyväskylässä Tourulankadun varrella, Oulussa ja Seinäjoella.

Konepajojen perustuksiin kohdistuneista geoteknillisistä tutkimuksista mainittakoon Pieksämäen vaunukorjaamoa, Pasilan viilau- ja nosto-osastoja sekä Hyvinkään keskuskonepajaa koskevat.

Rautatien ja maantien risteyskohtia koskevia tutkimuksia suoritettiin Torholan ylikulkusiltaa varten Oitin ja Mommilan välillä (aikaisemmat tutkimustulokset olivat palaneet), Kotkassa asemalle vievän kadun siltaa, Iloharjussa alikuua ja Tyrvään asemalla ratapihan itäpäähän ajateltua ylikäyttävää varten.

Seuraavien, sodan aikana vaurioituneiden siltojen perustukset tutkittiin: Varejoen ja Vaajoen ylimenopaikat Tervolan ja Louen välillä, Kemijoen, Kukkolan ja Aapajoen välillä olevan Liekanjoen sekä Uimaharjun salmen ylimenopaikat.

Erinäisiä radanoikaisuja ja muutoksia varten suoritettiin geoteknillisiä selvittelyjä Haminan radalla. Rataosat Inkeroinen—Liikkala ja ja Reitkalli—Salmenkylä tutkittiin erityisesti ja lisäksi Kortsuonojan siltapaikka ja Savirainion rautatiepenger.

Kuivatushankkeen yhteydessä suoritettiin selvittelyjä Kovjoen aseman lähellä, Nüni- ja Varpasuo-nimisillä paikoilla Iin aseman ja Lähesuon laiturin välillä ja Letkumajärven kohdalla Säynäjäjärven ja Siitaman välillä.

Paitsi yllämainittuja, parhaillaan käynnissä olevaan tai lähiaikoina kysymykseen tulevaan rakennustoimintaan liittyviä selvittelyjä on geoteknillinen jaosto kuluneena vuotena mahdollisuuksiensa mukaan myöskin koettanut kerätä geoteknillisten kokemuksiensa laajentamista silmälläpitäen tietoja erilaisista geoteknillisistä ilmiöistä ja varsinkin rakenteiden laskeutumisista.

## V. 1946.

*Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla.* Uusia asuinrakennuksia valmistui seuraaville liikennepaikoille: 75 perheen kivitalo Tampereelle, 36 perheen talo Kuopioon sekä 24 perheen taloja Lahteen, Seinäjoelle, Poriin ja Turkuun, 4 perheen puutaloja kaksi Iisalmelle, yksi Vainikkalaan, Kontiomäelle ja Ristimäelle, 3 perheen talo Etu-Simolaan sekä 2 perheen taloja yksi



*Rataosasto.* Kaulirantaan ja yksi Turkuun. Kun kertomusvuonna ostettiin Turussa yhden perheen talo sekä Keravalla kolmen perheen talo, on uusia asuntoja saatu yhteensä 234 kpl. Valmiita asuinrakennuksia täydennettiin ulkorakennuksilla, joista mainittakoon 7 saunaa ja 3 navettaa. Asuntoparakkeja pystytettiin 4 kpl. Työväen huoltorakennuksia tehtiin 13 kpl 10 eri paikkakunnalle. Vaihdekojuja, odotussuojia y. m. pieniä rakennuksia valmistui 8 kpl. Tavarasuojia tehtiin Haminaan, Taavettiin, Parkumäelle, Karkkuun ja Hajalaan. Matkustaja- ja kuormauslaitureita rakennettiin kahdeksalle eri liikennepaikalle. Ouluun, Jyväskylään ja Syrjään tehtiin halonantolaituri. Liikenneyhteyksien parantamiseksi suoritetuista töistä mainittakoon Rieskalan ja Metsäkansan tulotiet, Silvolan kuormausalueen ajotie sekä Vuoksenniskan sataman laivalaituri. Jyväskylään ja Parikkalaan rakennettiin vaunuvaaka sekä Kemiin 20 metrin kääntölava. Hankinnoista mainittakoon kertomusvuonna ostetut 7 kuorma-autoa, betoninsekottaja ja kivenmurskaaja.

*Rakennusten, radan, siltain ja muiden laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset.* Kireän asuntopulan lievittämiseksi on suuria huoneistoja jakamalla, vanhoja asuinrakennuksia laajentamalla tai muussa käytössä olleita rakennuksia muuttamalla saatu 11 uutta asuntoa. Kahdessatoista eri liikennepaikan rakennuksessa on suoritettu huomattavampia korjaus-, uudistus- ja laajennustöitä, minkä lisäksi kahtatoista tavarasuojaa on laajennettu.

Raidelaajennuksia suoritettiin m. m. Multamäellä, Töysässä, Kuohussa, Pääskylahdella, Utajärvellä ja Nurmossa yhteensä 26. Kotkan—Hovinsaaren järjestelyratapihan laajentaminen jatkui. Kouvolassa valmistui laskumäki.

Melkein koko rataosalla Inkeroinen—Hillo saatiin 22.343 kg/m kiskot vaihdettua raskaampiin 43.567 kg/m kiskoihin. Iisalmi—Ylivieska välillä vaihdettiin 22.343 kg/m kiskoja 30 kg/m kiskoihin 5.5 km. Huomattavampia kuluneiden kiskojen vaihtoja suoritettiin Karjaa—Turku ja Toijala—Turku välillä.

Kuopiossa, Pieksämäellä ja Lylyssä laajennettiin ja parannettiin polttoaineenantolaitureita. Kannuksessa kunnostettiin vesitorni. Matkustaja- ja kuormauslaitureita korjattiin viidellä liikennepaikalla.

*Turvalaitteet.* Vanhojen turvalaitteiden muutos- ja korjaustöitä, jotka olivat pääasiassa sähköalojen, raiteensulkujen ja varmistuslukkojen asennuksia, suoritettiin 15 liikennepaikalla. Uusi turvalaitos tehtiin Kemissä Kraaselsalmen sillalle.

Maantieliikenteen turvaamiseksi rakennettiin Kymiin, Hammaslahdelle ja Kälviälle tiepuomilaitokset.

#### *Puutarhat ja istutukset.*

Myönnettyjen määrärahojen niukkuuden sekä palkkojen tuntuvan kohoamisen vuoksi oli useita uudistustöitä keskeytettävä ja vielä useampia lykättävä vuoroaan odottamaan. Kuitenkin tehtiin kuluneena vuonna 28 uutta puistoa, joista 10 sellaisille liikennepaikoille, joissa ei ennestään ollut istutuksia.

Päähuomio on kiinnitetty uusien asuintalojen ympäristöjen somistamiseen ja vanhoissa puistoissa sodan ja pakkasen vaurioiden raivaamiseen ja kunnostamiseen. Puutarha-alan tarvikkeiden puute on huomattavasti haitannut kuluneenakin vuonna puutarhatyötä. Huomattavampia rakennuskorjauksia suoritettiin Hyvinkään keskustaimistossa, missä uusittiin kahden kasvihuoneen katto, sekä rakennettiin runkokasvien talvehtimishuone.

Keskustaimistossa Hyvinkäällä on pääasiassa kasvatettu istutuksiin käytetyt koristepuut ja -pensaat, perennakasvit, kesäkukkien taimet, kukkasipulit sekä omenapuut, marjapensaat ja mansikan taimet. Keskustaimistossa on toimitettu myös varataimistojen tarpeiksi pistokas-, siemen-, taivukas- y. m. monistus. Puolivalmiita taimia on sitten varataimistoissa kasvatettu edelleen.

V. 1945 aloitettua n. k. ylijäämätuotteiden myyntiä jatkettiin keskus-



taimistosta Hyvinkäällä ja Kuopion varataimistosta. Myynnin arvo oli noin *Rataosasto.* 524 000 markkaa.

Kertomusvuonna valmistettiin uusia nurmikoita ja istutuksia 27 283 m<sup>2</sup>, käytäviä ja hiekoitettua alaa 9 717 m<sup>2</sup> sekä pensasaitaa 1 563 jm. Multaa, savea ja soraa käytettiin yhteensä 6 018 m<sup>3</sup>.

### *Ratateknillisen toimiston työt.*

#### *Sillanrakennusjaosto:*

Sillanrakennusjaoston puolesta on valvottu hankkijan tehtaalla teräs-siltain valmistusta sekä siltapaikalla niiden asennusta seuraavasti:

Wärtsilä-yhtymä Kone ja Silta O/Y:n tehtaalla on valmistunut Seinä-joki—Oulu rataosalle Perhonjoen ja Kalajoen sillat, yht. 6 kpl. 32.73 m:n jännemittaista ristikkosiltaa. Perhonjoen sillat (3 kpl.) asennettiin paikoilleen syksyllä, mutta Kalajoen siltain paikoilleen asennus on siirtynyt.

Toijalan—Tampereen kaksoisraidetta varten on Kone ja Silta O/Y:n tehtaalla valmistunut pääosiltaan Kuokkalankosken 60 m:n jännemittainen ristikkosilta. Sillan paikoilleen asennus on siirtynyt tämän vuoden puolelle. Kevättalvella 1946 korjasi Kone ja Silta O/Y Kontiomäen—Hyrynsalmen rataosalla Kallioikosken sillan pääväylän 48 m:n jänteisen ristikkosillan. Toisen jänteen ja päissä olevien levyjänteiden korjaus on teräksen puutteessa siirtynyt tämän vuoden puolelle. Edellämainitun toiminimen tehtaalla on lisäksi valmistunut vuoden 1946 kuluessa 14 m:n ja 16 m:n jännemittaiset levysillat.

Pohjois-Suomen radoille tilattiin kesällä 1946 Englannista terässiltoja yhteensä 1 900 tonnin määrä. Kotimaisten tehtaiden kanssa on tehty hankintasopimuksia uusien siltojen rakentamiseksi ja vanhojen korjaamiseksi yht. noin 2 300 tonnin määrälle, josta määrästä ennen vuotta 1946 tehtyjä siltahankintasopimuksia on vielä täyttämättä 747 tonnia.

Kertomusvuoden aikana on sillanrakennusjaostossa laadittu 35 m:n ristikkosillan ja 20 m:n levysillan, ajorata alhaalla, piirustukset ja aineluettelot. Teräsbetonisia normaalisiltapiirustuksia on laadittu 3, 4, 5, 6, 7 ja 8 m:n jännemittaisia rautatiesiltoja varten.

Pohjois-Suomen radankorjauksille on laadittu yleis-, perustus- ja maatukien uusimispiirustuksia 23:een paikkaan, sekä väliaikaisia rautatiesiltapiirustuksia 31 paikkaan. Rautatierakennuksille on tehty eräitä rautatiesiltapiirustuksia sekä vanhoille radoille maatukien vahvistamis- ja levityspiirustuksia sekä rumpujen uusimispiirustuksia.

Alikulkusiltoja varten on tehty täydelliset piirustukset Laurilaan, Lautiosaareen ja Rovaniemelle sekä alustavia ehdotuksia Tyrvälle, Kajaaniin, lentokonetehtaan raiteille Siuroon sekä Tampereelle Vaasan radan—Hatanpään ratapihan yhdysraiteille Viinikanojan sillat ja Lokomon tunneli.

Ylikulkusiltoja varten on laadittu piirustukset Lahteen Hennalankadun silta sekä alustavat ehdotukset 3:een paikkaan.

Huonerakennusten rakennepiirustuksia on tehty Oulun, Joensuun, Rovaniemen ja Pieksämäen asuntotaloihin, Oulun, Kokkolan, Karjaan ja Savonlinnan veturitalleihin, Tampereen varikon korjauspajaan y. m. Hyvinkään konepajan suunnittelu- sekä urakoitsijan esittämien rakennepiirustusten tarkastustehtävissä on jatkuvasti ollut työtä yhdelle sillanrakennusjaoston insinöörille.

Jaosto on tarkastanut ja antanut lausuntoja sähköjohtoristeilyistä (24 tapausta), yksityisten tehtaiden raiteille rakennettavista silloista, yli- ja alikulkusilta-aloitteista, laiturirakenteista y. m. erilaisista läheteistä.

*Ratapihajaostossa* käsiteltiin kertomusvuoden aikana yhteensä 549 asiaa, elikä likipitään yhtä monta kuin edellisenäkin vuonna. Käsiteltävinä olleista



*Rataosasto.* asioista oli 98 ratapihakysymyksiä, jotka koskivat sekä suurempien että pienempien ratapihojen ja liikennepaikkojen laajentamista ja uusien liikennepaikkojen suunnittelua. Kertomusvuoden aikana ei ole tehty mainittavia uusia suurempia ratapihalaajennusehdotuksia, johtuen riittävän, pätevän työvoiman puutteesta, vaan on suunnittelutyö tässä suhteessa supistunut ainoastaan vanhojen ehdotuksien tarkistukseen ja niitten osittaiseen toteuttamiseen. Sensijaan on tehty lukuisia ehdotuksia pienempien liikennepaikkojen, kuten seisakkeiden ja laiturien laajentamiseksi ja uusien liikenne- ja ohikulkupaikkojen rakentamiseksi.

Yksityisten raideanomuksien lukumäärä oli edelliseen vuoteen verraten jonkin verran pienempi, mutta vuoden kuluessa käsiteltiin kuitenkin 62 tällaista kysymystä, jotavastoin valtion muiden laitosten raiderakennuksia oli vain 11 kpl.

Asemakaavojen ja asemakaavakysymysten lukumäärä oli 15, mutta katuja ja teitä koskevat asiat olivat kasvaneet 57 kappaleeseen johtuen siitä, että käsiteltiin joukko tie- ja vesirakennushallituksen ehdotuksia valtionrauteiden liikennepaikoille johtavien teiden julistamiseksi yleisiksi maanteiksi.

Pakkolunastusasioita oli 38 kpl ja aluevuokra- ja maanvaihtokysymyksiä 128 kpl. Jälkimmäisiin oli useimmissa tapauksissa kytketty rakennuslupaanomuksia.

Rakennusasioita oli 56, vesi- ja viemärijohtoja koskevia kysymyksiä 14 kpl, rataa ja vaihteisiin kohdistuvia asioita 9 kpl, siltojen ja rumpujen sijoituksia 8 kpl, vyörytyslaiturien sijoituksia 8 kpl ja lopuksi 45 kpl sekalaisia asioita, kuten kaasu-, lämpö-, sähkövalo- ja voimajohtoja j. n. e. koskevia kysymyksiä.

Sitäpaitsi on laadittu joukko yleisluontoisia piirustuksia, karttoja ja taukukoita, suoritettu piirustusten suurennuksia, pienennyksiä ja jäljentämiä, ratapihakarttojen täydennyksiä ja uudestaan piirtämiä y. m. s.

*Huonerakennusjaostossa* on vuoden 1946 aikana laadittu 263 yleispiirustusta ja 172 erikoispiirustusta. Vanhojen normaalipiirustusten mukaan on rakennettu 330 rakennusta, jotka pääasiallisesti olivat pienempiä asemataloja, asuntotaloja, ulkokuoneita, vesitorneja, tavarasuojia, kellareita, varastosuojia, parakkeja, huoltorakennuksia, vaihdekojuja, junatoimistoja y. m. s. Vanhojen rakennusten muutos- ja lisärakennuspiirustusten lukumäärä oli 125. Uutisrakennukset olivat pääasiallisesti asemataloja ja laiturisuoja, asuntotaloja, ulkokuonerakennuksia, tavarasuojia, korjauspajoja, polkupyöräsuojia, parakkeja, varastorakennuksia, saunoja, vaihdekojuja, autotalleja, huoltorakennuksia y. m. Sitäpaitsi on laadittu piirustukset 4-kerroksisiksi kivitaloiksi Ouluun, Seinäjoelle, Joensuuhun, Jyväskylään, Pieksämäelle, Rovaniemelle ja Lappeenrantaan. Yhteensä laadittiin vuonna 1946 piirustukset 56 yhden huoneen asuntoon, 24 huoneen ja keittiön, 117 kahden huoneen ja keittiön ja 17 kolmen huoneen ja keittiön asuntoon. käsittäen kaikkiaan 445 asuinhuonetta ja 230 keittiötä sekä lisäksi 15 yöpymishuonetta.

Sitäpaitsi on jaostossa laadittu ehdotukset noin 215 vastaisuudessa toteutettavaa huonerakennusta varten, joista huomattavimmat olivat Kemijärvelle ja Rovaniemelle suunnitellut uudet asematalot.

*Turvalaitejaostossa* laadittiin 56 liikennepaikan, 16 tienristeyksen ja 2 kääntösillan uudistus- ja täydennyssuunnitelmat. Tämän lisäksi käsiteltiin 36 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat:

Pasila (asetinlaite V), Hyvinkää (asetinlaite II), Röntämäki, Vehmainen, Suinula, Kolho, Ristimäki, Rahkola, Seinäjoki (asetinlaite II), Koskenkorva, Kurikka, Kauhajoki, Teuva, Pieksämäki (asetinlaite IV), Savonlinna, Kulennoinen, Parikkala, Varpanen, Selänpää, Multamäki ja Juurikorpi.



Työntutkimustoimiston esityksen johdosta laadittiin alustava suunnitelma Rataosasto. Hyvinkää—Riihimäen rataosan varustamisesta itsetoimisella linjasuojastuksella.

Ylikäytävien turvaamista koskevia tiepuomi- ja varoitusopastinlaitoksia suunniteltiin m. m. seuraaville liikennepaikoille:

Hinthaara, Nikkilä, Riihimäki (n. s. Jussilan ylik.), Hanko-Pohjoinen, Vatiala, Kälviä, Liminka, Siilinjärvi, Hammaslahti, Mikkeli (Savilahdenkatu) ja Kymi (eteläp. ylik.).

Turvalaitosten käyttöä varten laadittiin 32 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, niistä 18 varmistuslukkolukituslaitoksia varten. Sitäpaitsi laadittiin erikoisjohtosäännöt Kraaselinsalmen kääntösillan yhteisen rautatie- ja maantiesillan turvalaitosta, Joensuun kääntösiltaa, Meltolan ylikäytävän (Mustio—Karjaa km 151 + 345 m) itsetoimisen varoitusopastinlaitoksen hoitamista ja Hammassalahden junailmoittimella varustettua tiepuomilaitosta varten sekä Kymin puoleksi itsetoimisen varoitusopastinlaitoksen käyttämistä varten.

»Signaalivirkailijain ohjesäännöstä» (O N:o 1377) laadittiin täydennetty ja uusittu ehdotus nimellä »Opastinmestarin ja opastinasentajan (opastinvirkailijain) ohjesääntö».

Jaosto valvoi kaikkien turvalaitetöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 44 erikoispiirustusta sekä tarpeellisia asetinlaitekilpipiirustuksia 178 kpl.

Uusia yleisiä rakennepiirustuksia valmistui 23 kpl.

Jaosto huolehti myös asetinlaitekoneistojen ja tärkeimpien erikoistarvikkeiden tilaamisesta työpaikoille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta.

Junaturvallisuustoimikunnan laatimien ja rautatiehallituksen hyväksymien ehdotusten johdosta valmistettiin lisäksi erinäisiä piirustuksia m. m. kaksois-siipiopastimen, seisakeopastimen sekä seisakkeille kiinnitettävän ilmoitus-taulun, varmuuslukituksen poistomerkin, tiedoitusmerkin, liikennepaikka-merkin (uusi malli) sekä kaltevuusmerkin.

*Geoteknilliset työt ja toimenpiteet.* Vuonna 1946 muutti geoteknillinen jaosto takaisin entiseen huoneistoonsa, kun vuonna 1944 sattuneen pommituksen aiheuttamat vauriot oli saatu korjatuksi ja hankituksi uusi konttorikalusto. Kuitenkin jäivät k. o. vuotena vielä laboratoriotarvikkeet ja ammattikirjasto kokonaisuudessaan puutteellisiksi. Ei myöskään henkilökuntaa saatu täydentää sotia edeltäneeseen määrään.

Kuluneena vuotena tutkittiin suuri määrä siltapaikkoja vanhoilla radoilla. Osa tutkituista silloista oli Seinäjoen—Vaasan radalla, ja ne tutkittiin syystä, että oli huomattu liikkumisia siltatueissa. Tähän ryhmään kuuluvat seuraavat siltapaikat: Munakanjoen, Kyröjoen, Vaaransaaren, Orismalanjoen, Iso-ojan, Myllyojan, Tervajoen, Vedenojan ja Kytönojan siltapaikat. Samasta syystä tutkittiin Pohjanmaalla Muutalinojan siltapaikka Voltin ja Jepuan asemien välillä ja Vähänjoen siltapaikka Kälviän ja Riipan välillä. Porin jokisatamaradan eri siltojen liikkuvat maatuot tarkastettiin. Kaakamonjoen siltapaikka tutkittiin sodan aikana räjäytetyn sillan uudestaanrakentamisen yhteydessä. Erinäisten maanviljelyskuivatushankkeiden toteuttamista varten selvitettiin perustussuhteita Sotkian ja Kylmäkosken välillä olevalla Honganojan siltapaikalla, Porin ja Kyläsaaren välillä olevalla Sundin siltapaikalla ja Olkiojoen siltapaikalla Toppi—Relletti välisellä radalla.

Tarkoituksessa tulevaisuudessa välttää tasoristeyksiä tutkittiin maantie- ja katuristeyskohtia. Nämä paikat olivat Haminassa Mannerheimintien kohdalla, rataosalla Lautiosaari—Laurila Vähäsaaren itärannalla sekä Laurilan ratapihan itäpäässä. Lisäksi täydennettiin aikaisempia tieristeystutkimuksia Salossa Tehdaskadun ja Lahdessa Hennalankadun kohdalla sekä Koskenkor-



*Rataosasto.* van ratapihan' pohjoispäässä. Siuron tehdasradalle suunnitellun maantie-alkukusillan paikka oli samaten tutkimuksen kohteena.

Selviteltiin Porvooseen, Vaasaan ja Rovaniemelle rakennettavien asunto-talojen perustussuhteita samoin kuin Parikkalaan suunnitellun veturitallin ja kääntölavan perustuksia. Kaukopäässä ja Pohjankurussa olivat tutkimuskohteina satamalaiturien perustussuhteet. Pasilan ratapihalle suunniteltujen valonheitinpylväiden paikat (6 eri paikkaa) tutkittiin, ja samalla ratapihalla tutki jaosto paikan, missä Helsingin kaupungin vesijohtotunnelin rakentamisen yhteydessä oli sattunut murtuma kalliossa tunnelin katossa ja laskeutuma maanpinnassa. Kälviässä ja Haminassa tutkittiin vedensaantimahdollisuuksia pohjavedestä.

Suoritettujen tutkimusten perusteella annettiin lausuntoja Tynnyrinevan ojan viereisestä ratapenkereestä Sievin ja Ylivieskan asemien välillä ja Vaunun-suon penkereestä Tyrvään ja Kiikan välillä. Pasilan ratapihan pohjoispään penkereiden levittämistä varten annettiin erityisiä neuvoja ja Harvialan—Hämeenlinnan välillä rakennettavan lisäraiteen pidennettävän rummun paikalla suoritettiin tutkimus.

Inkeröisten—Haminan radanoikaisua varten tutkittiin rataosat Inkeröisten ja Liikkalan sekä Salmenkylän ja Haminan välillä.

Soramäkiä ja sorsansaantimahdollisuuksia tutkittiin neljässä eri paikassa, nim. Lahdessa, Vatialassa Vehmaisten ja Kangasalan välillä, Harjavallassa sekä Vihannista kaakkoon Alpuan päin ajatellun radan varsilla.

Uusia ratoja varten suoritetuista tutkimuksista mainittakoon seuraavat. Ensinnä tutkittiin yhdeksän eri paikkaa Tampereen lentokonetehtaan radalla. Oriveden—Jämsän radalla tutkittiin eri penkereitä Oriveden—Torkkelin ja Torkkelin—Talviaisten liikennepaikkojen välillä. Simpeleen—Parikkalan yhdysradalla tutkittiin Joukionsalmen siltapaikka ja rumpupaikka sekä alkäytäväpaikka radan Parikkalan-puoleisessa päässä.

Kertomusvuotena tehtiin edelleen pitkäaikaisia laskeutumishavaintoja eri rakenteissa. Roudan vaikutuksen tutkimiseksi ja sen vahingollisten vaikutusten lieventämiseksi pantiin Kemijärven ratapihalla käyntiin vaakitustyöt.

## V. 1947.

*Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla.* Seinäjoella ja Oulussa valmistui 24 perheen kivitalo. Uusia puutaloja valmistui m. m. Kaitjärvellä 5 perheelle, Syrjään, Rahkolaan ja Kouvolaan 4 perheelle sekä eri liikennepaikoille pienempiä rakennuksia yhteensä 12 kpl, joissa on asuntoja 33 perheelle. Kun uusiin laituritaloihin tehtiin Kinnissä ja Multamällä asuinhuoneisto ja lisäksi on ostettu 1 perheen talo, on kertomusvuonna saatu uusia asuntoja 84 kpl. Valmiita asuinrakennuksia täydennettiin ulkorakennuksilla, joista mainittakoon 8 saunaa, pesutupa ja 5 kellaria. Asuntoparakkeja pystytettiin yhteensä 21, joista 10 Piesämäelle. Työväen huoltorakennuksia ja -huoneita tehtiin 14, joista mainittakoon Pasilan, Virasojan ja Helsingin huoltorakennukset. Laituritaloja valmistui 6 ja muita pienheköjä liikennepaikan rakennuksia 4 kpl. Tavarasuojia tehtiin 2, varastorakennuksia 1, autotalleja 4 autolle, polkupyöräsuojia 3 ja resiinavajoja 1. Matkustaja- ja kuormauslaitureita valmistui 7. Halonantolaitureita tehtiin 6, joista mainittakoon Hyvinkään vyörytysantolaituri. Liikenneyhteyksien parantamiseksi suoritetuista töistä mainittakoon neljän tasoylikäytävän sekä Voltissa tilustien rakentaminen. Kalajoen sekä Kuokkalankosken toinen silta valmistuivat kertomusvuonna. Edellisessä on kolme 32.73 m:n pituista ja jälkimmäisessä yksi 60 m:n pituinen jänne. Ratapihoille rakennetuista laitteista mainittakoon kääntölava Karjaalla, kuormausmalli Varkaudessa,



vesiviskurit Hyvinkäällä ja Kemissä sekä sanomalehtivaaka Helsingissä. *Rataosasto.* Hankinnoista mainittakoon lumiaura, hitsauskone sekä erilaisia puutyökoneita.

*Rakennusten, radan, siltain ja muiden laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset.* Suuria huoneistoja jakamalla, vanhoja asuinrakennuksia laajentamalla tai muussa käytössä olleita rakennuksia muuttamalla on saatu 13 uutta asuntoa. Kahdeksaa asuntoa on parannettu rakentamalla niihin lisähuone. Veturitalleja on laajennettu Porissa 4:llä ja Seinäjoella 5:llä veturijalla. Vanhoissa rakennuksissa on suoritettu huomattavia korjaus-, muutos- ja uudistustöitä, joista mainittakoon Helsingin asemarakennukseen tehty oppikurssihuoneisto.

Huomattavampia ratapihalaajennuksia suoritettiin kahdeksalla eri liikennepaikalla, joista mainittakoon Kotkan ja Hovinsaaren suuren järjestelyrata-  
pihan työn jatkaminen. Muista raidelaajennuksista mainittakoon Lempäälän—Kuljun välinen kaksoisraidetyö, Uudenkaarlepyyn ja Kaupin—Ylihärmän ratojen rakennuksen aloittaminen sekä Kinnin ohikulkupaikan rakentaminen.

Lisääntyneen liikenteen ja suurentuneiden akselipainojen vuoksi on liikenneturvallisuuden säilyttämiseksi täytynyt vaihtaa kevyempiä kiskoja raskaampiin. Iisalmi—Ylivieska välillä on 22.343 kg/m kiskoja vaihdettu 30 kg/m painoisiin 51.9 km. Etusimola—Lappeenranta välillä vaihdettiin 30—33.48 kg/m painoiset kiskot 43.567 kg/m kiskoihin. Kuluneita kiskoja vaihdettiin uusiin m. m. Toijala — Turku rataosalla 5.9 km matkalla.

*Turvallitteet.* Uusia turvalaitoksia rakennettiin kertomusvuoden aikana Mäntyluotoon ja Hankasalmelle sekä Multamäen ja Kinnin uusille junakoh-  
tauspaikoille, joiden pääraidevaihteet samalla keskitettiin. Ensimmäinen kaksipuolinen siipiopastin pystytettiin Lampi-nimiselle valvontapaikalle. Mainittavia turvalaitosten täydennyksiä suoritettiin 12 liikennepaikalla m. m. Hyvinkäällä, Sääksjärvellä, Lylyssä, Turussa ja Pieksämäellä. 18 liikenne-  
paikalle rakennettiin uudet varmistuslukkolaitokset.

Maantieliikenteen turvaamiseksi rakennettiin uudet sähkövalolla varustetut tiepuomilaitokset Mikkeliissä, Mäntyharjulla ja Sievissä, minkä lisäksi Lappeenrannassa ja Turussa on tiepuomilaitos varustettu sähkövalolla.

Uudis- ja täydennystöiden yhteydessä asennettiin sähkövalaistus 12 siipiopastimeen.

#### *Puutarhat ja istutukset.*

Kuluneena vuonna puutarhatoimintaa vaikeuttivat ammattitaitoisen työvoiman puute, työpalkkojen tuntuva kohoaminen, puutarhatarvikkeiden niukkuus ja poikkeuksellinen säätilanne. Vähäluminen talvi aiheutti varsinkin perennakasvien joukkopaleltumisia ja loppukesän poutakautena nurmikot monin paikoin paloivat kuiviksi.

Päähuomion kohteena olivat tänäkin vuonna asuinrakennusten puutarhat, joiden lisäksi tehtiin puistoja kuudelle sellaiselle liikennepaikalle, joilla ei ennen ollut istutuksia sekä 12 puistoa muille liikennepaikoille.

Keskustaimistossa Hyvinkäällä on pääasiassa kasvatettu istutuksiin käytetyt koristepuut ja -pensaat, perennakasvit, kesäkukkien taimet, kukkasipulit, omenapuut, marjapensaat ja mansikantaimet. Keskustaimistosta on toimitettu varataimistoille pistokas-, taivukas-, siemen- y. m. pikkutaimia, joita on sitten varataimistoissa Seinäjoella, Kuopiossa ja Kouvolassa kasvatettu edelleen.

Ulijäämätuotteiden myyntiä jatkettiin Hyvinkään, Kuopion ja osittain Kouvolan varataimistoista. Myynnin kokonaisarvo oli 708 775:—, mistä veronalaiseksi tuloksi arvioitiin 124 451:—. Keskustaimiston kasvihuoneisiin ja erinäisiin varastohuoneisiin asennettiin sähkövalot, puutarhureiden asuntoja



*Rataosasto.* korjattiin ja kauppalan vesijohto yhdistettiin taimiston vesisäiliöihin. Kuopion varataimistossa valmistui 40 ikkunanalaa kylmiä lavoja. Nuppulinnan tilalle ostettiin haravakone ja rullaäes.

### *Ratateknillisen toimiston työt.*

#### *Sillanrakennusjaosto:*

Vuoden 1947 aikana on sillanrakennusjaoston toimesta valvottu ja tarkastettu terässiltain valmistusta ja paikoilleen asennusta seuraavasti:

Värtsilä-Yhtymän Kone ja Silta tehtaalla valmistui lopullisesti Kuokkalankosken 60 m:n jännemittainen vino ristikkosilta. Silta asennettiin paikoilleen Toijalan—Tampereen kaksoisraiteelle kesällä 1947. Lestijoen 59.4 m:n ristikkosilta valmistui konepajalla pääosiltaan. Sillan paikoilleen asennus Kannukseen siirtyi seuraavan vuoden puolelle. Myös Kalliokosken sillan lopullisen korjauksen suoritti Kone ja Silta kesällä 1947. Simpeleen—Parikkalan radalle rakennettiin tehtaalla 8.6 m:n ylikulkusilta Dip-palkeista.

A. Ahlström Osakeyhtiön tehtaalla Varkaudessa valmistui vuoden aikana Liakanjoen hitsatuista teräspalkeista rakennetut sillat (12 kpl jm 11.88 m) sekä 3 kpl 10 m:n, 2 kpl 8 m:n ja 3 kpl 7 m:n siltoja.

Englannista kesällä 1946 tilattujen siltojen valmistuminen Englannin tehtaissa myöhästyi niin, ettei vuoden kuluessa saapunut maahan kuin 18 m:n ja 21 m:n sillat. Sillanrakennusjaostosta oli vuoden alussa Englantiin komennettuna 1.5 kkn ajaksi yksi insinööri. Hänen päätehtävänään oli tarkastaa ja hyväksyä paikan päällä Iijoen sillan piirustukset, jotka sikäläinen tehdas piirsi uudestaan meidän piirustustemme mukaan sovittaen ne Englannin mittoihin ja teräsprofiileihin. Tällä tavalla haluttiin jouduttaa siltain valmistumista. Tästä huolimatta ei tehdas voinut pysyä alkuperäisessä sopimuksessa, jonka mukaan Iijoen siltain, yht. 1 150 ton., piti valmistua laivaukseen vuoden 1947 toukokuussa. Niistä valmistui laivaukseen toinen jänne vasta joulukuun lopussa. Toinen jänne tulee laivaukseen vuoden 1948 toukokuussa. Siltoja vastaanottamassa Englannissa oli vuoden lopussa 2 ½ kuukauden ajan sillanrakennusjaoston insinööri Terho.

Uusien siltatarjouksien hankinta, käsittely sekä sopimuksien teko on aiheuttanut jaostolle huomattavasti työtä. Englannista tilattujen siltojen kokoamisesta ja paikoilleen asentamisesta sekä Kemijärven pääväylän, Suutarinkorvankosken ja Raudanjoen siltain rakentamisesta entiselleen käyttäen hyväksi tuhottujen siltojen ehjinä säilyneet, käyttökelpoiset osat, on tehty sopimukset. Englannista tilatut sillat vastaavat yhteensä noin 1 900 tonnia, sekä Kemijärven, Suutarinkorvankosken ja Raudanjoen sillat yhteensä noin 2 950 tonnia, josta uutta terästä noin  $\frac{1}{3}$ .

Vuoden aikana suoritetuista konstruktioitehtävistä mainittakoon seuraavat:

Normaalisiltapiirustuksia on laadittu 5.5, 6.5 ja 7.5 metrin jännemittaisiin teräsbetonisiin rautatiesiltoihin. Pohjois-Suomen radankorjauksilla on laadittu yleis-, perustus- ja maatukien uusimispiirustuksia 18 paikkaan sekä siltojen asennus- ja siirtotelinepiirustuksia. Jyväskylän—Muuramen ja Vaasan—Härmän rautatiesuunnitelmia varten on laadittu silloista alustavat ehdotukset. Lappeenrannan satamaradalle on suunniteltu vino 12 m:n levysilta, josta on tehty hankintasopimus A. Ahlström O/Y:n kanssa. Vanhoille radoille on tehty rumpujen uusimispiirustuksia, siltojen levitys- ja maatukien uusimispiirustuksia. Simpeleen—Parikkalan radalle on tehty ylikulkusillan piirustus sekä vanhoille radoille pari alustavaa ehdotusta.

Huonerakennusten rakennepiirustuksia on tehty Vaasan, Oulun ja Pieksämäen asuntotaloihin, Savonlinnan, Oriveden ja Kemijärven veturitalleihin, Tampereen varikon korjauspajaan ja Kemin veturitallin korjauspaja- ja huoltorakennukseen, Lappeenrannan tavarasuojaan ja toimistorakennukseen,



Hankasalmen sahan kuivaamoon- ja huoltorakennukseen, Kemijärven ja Lahden autotalleihin, Helsingin konepajan valimoon ja puuseppäverstaaseen ynnä useita asunto-, tavarasuoja- ja varikkorakennusten muutos- ja lisärakennepiirustuksia. Rataosasto.

Hyvinkään konepajan rakennustyön valvonta, suunnittelu ja piirustusten tarkastaminen on vienyt kokonaan 1 insinöörin ajan, jo kiireellisimpänä rakennusaikana on hänelle täytynyt antaa lisä-apua. Konepajan rakennepiirustuksia on m. m. täytynyt tarkastaa yli 40 kpl.

Sillanrakennusjaosto on tarkastanut ja antanut lausuntoja erilaisista asioista, aloitteista ja anomuksista, kuten sähköjohtoristeilyistä (8 kpl), yksityisten raiteille rakennettavista silloista, laiturirakenteista y. m.

Yksi sillanrakennusjaoston insinööri on suorittanut erikoistehtävänään junien kulkuaiikalaskelmia.

Kesän kuluessa suoritettiin siltain päätarkastukset rataosilla Helsinki—Tampere, Hyvinkää—Hanko, Pasila—Luoma, Karjaa—Tähtelä, Kerava—Porvoo, Riihimäki—Simpele, Kotka—Pieksämäki, Inkeroinen—Hamina, Simola—Vainikkala, Virasoja—Imatra.

Veturien painon yhä kasvaessa on siltojen suunnittelussa käytetty kuormituskaavio I vuodelta 1926 osottautunut liian pieneksi. Vuoden kuluessa valmisteltiin sillanrakennusjaostossa uusia kuormitusnormeja, jotka saatiin valmiiksi tämän vuoden puolella ja esitettiin rautatiehallitukselle.

Uudet teräsbetoninormit vaativat rakennusinsinööreiltä erittäin suurta betonin tuntemusta ja tarkkuutta betonirakenteiden valmistuksessa. Tämän vuoksi on insinööreille pyritty hankkimaan saatavissa oleva lisäkoulutus. Valtion teknillisen tutkimuslaitoksen järjestämiin n. s. ylempiin betonikursseihin on osallistunut vuoden aikana sillanrakennusjaostosta 4 insinööriä sekä rataosaston linjahallinnosta 2 insinööriä.

*Ratapihajaostossa* käsiteltiin kertomusvuoden aikana yhteensä 556 asiaa t. s. 7 asiaa enemmän kuin edellisenä vuonna. Käsiteltävänä olleista asioista oli 99 ratapihakysymyksiä, jotka koskivat sekä suurempien että pienempien ratapihojen ja liikennepaikkojen laajentamista ja uusien liikennepaikkojen suunnittelua. Edellisistä mainittakoon Hämeenlinnan ratapihalaajennussuunnitelman muutos alkuperäisen ratapihakartan virheellisyyden johdosta sekä Mikkelin, Toppilan, Pieksämäen, Parikkalan ja Turun aikaisemmin laadittujen ratapihalaajennussuunnitelmien osittaiset sovitteluehdotukset. Uusien ratojen johtamista varten nykyisille liikennepaikoille tehtiin Salon, Härmän ja Mustasaaren ratapihojen laajennussuunnitelmat. Uusista liikennepaikoista mainittakoon Otamäen pääteaseman ja Hyvinkään vaunukonepajan ratapihasuunnitelmat (jälkimmäisestä 2 vaihtoehtoa) sekä 12 kpl yksityisten ja kuntien anomuksien johdosta laadittuja laiturivaihte-ehdotuksia.

Yksityisten raideanomuksia käsiteltiin 81 kpl t. s. 19 enemmän kuin edellisenä vuonna, jotavastoin valtion muiden laitosten raideanomuksia oli vain 3 kpl.

Asemakaavojen ja asemakaavakysymyksien lukumäärä oli 12 ja katuja sekä teitä koskevia asioita 47 kpl.

Pakkolunastusasioita oli 25 kpl ja aluevuokra- ja maanvaihtokysymyksiä 112. Jälkimmäisiin oli useimmissa tapauksissa kytketty rakennuslupa-anomuksia.

Rakennusasioita oli 76 t. s. 20 kpl enemmän kuin edellisenä vuonna, vesi- ja viemärijohtoja koskevia kysymyksiä 15 kpl, rataa ja vaihteisiin kohdistuvia kysymyksiä 10 kpl, siltojen ja rumpujen sijoituksia 5 kpl, halko-, kuorma- ja henkilölaiturien sijoituksia 13 kpl ja lopuksi 58 kpl sekalaisia asioita, kuten kaasu-, lämpö-, sähkövalo- ja voimajohtoja y. m. sen tapaisia asioita koskevia kysymyksiä.



*Rataosasto.*

Sitäpaitsi on laadittu joukko yleisluontoisia piirustuksia, karttoja ja taulukoita, suoritettu karttojen ja piirustuksien suurennuksia, pienennyksiä ja jäljentämissä, ratapihakarttojen täydennyksiä ja uudestaan piirtämissä y. m. s.

Suoritettavina olleiden työtehtävien paljouteen ja laatuun nähden on edelleen kertomusvuoden aikana jaostossa ollut pätevän työvoiman, erittäin-kin insinöörien puutetta.

Lisäksi jaoston huoneistot, jotka sijaitsevat neljässä kaukana toisistaan olevassa eri paikassa, ovat tuottaneet, hankaluuksia työtehtävien jakelussa ja valvonnassa.

*Huonerakennusjaostossa* on vuoden 1947 aikana laadittu 312 pääpiirustusta ja 237 erikoispiirustusta. Vanhojen normaali- ja piirustuksien mukaan on rakennettu 92 rakennusta, pääasiallisesti pienempiä asuintaloja, ulkokuoneita, veturitalleja, vesitorneja, pumppuhuoneita, tavarasuojia, polkupyöräsuojia, varastovajvoja, halkotyöläisten ja varikkojen huoltorakennuksia, autovajvoja, kellareita, saunoja ja vahtikojuja y. m. Vanhoille rakennuksille on tehty 144 muutospiirustusta. Uudisrakennukset koskivat pääasiallisesti asema- ja laituritaloja, suurempia asuinrakennuksia ja taloja, ulkokuoneita, saunoja, tavarasuojia, veturitalleja, vesitorneja, korjauspajvoja, autovajvoja, varastorakennuksia sekä lukuisia huoltorakennuksia. Yhteensä on v. 1947 työn alla ollut 541 huonetta ja 240 keittiötä, nimittäin 8 kpl 3 huoneen ja keittiön, 157 kahden huoneen ja keittiön, 57 huoneen ja keittiön sekä tämän lisäksi 30 yöpymishuonetta eli yksityisiä huoneita. Pohjois-Suomen radankorjauksiin on vanhat rakennuspiirustukset muokattu uudelleen ja parannettu. Tämän lisäksi on huonerakennusjaostossa laadittu lukuisia uusia ehdotuksia tulevia huonerakennuksia varten, joista huomattavimmat olivat rautatien asuntotalon laajennus Vaasassa, uudet asuntotalot Rovaniemelle, Jyväskylään, Joensuuhun, Lappeenrantaan, Hyvinkäälle, Pieksämäelle sekä uudet asematalot Rovaniemelle, Kemijärvelle, Hankoon y. m. Lisäksi on tehty lukuisia luonnoksia tuleviin suunnitelmiin ynnä uudisrakennuksia Hyvinkään konepajaa varten.

*Turvalaitejaostossa* laadittiin 57 turvalaitoksen, 17 tienristeyksen ja 3 kääntösillan uudistus- ja täydennyssuunnitelmat. Tämän lisäksi käsiteltiin 29 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat:

Pasila (asetinlaitteet I ja VII), Turku (asetinlaite I), Iittala, Mattila, Lempäälä, Sääksjärvi, Tampere, Orivesi, Kovjoki, Peipohja, Okeroinen, Lahti, Virasola, Rämälä, Hankasalmi ja Parikkala.

Ylikäytävien turvaamista koskevia tiepuomi- ja varoitusopastinlaitoksia suunniteltiin m. m. seuraaville liikennepaikoille:

Virkkala, Urjala, Vaasa (Iso Pitkätatu), Kokkola (Närvilän ylik.), Sievi, Kemi (Veitsiluodon radalla oleva Ruonanojan ylikäytävä), Joensuu (Sihtalan ylikäytävä), Varkaus (Joutsenlahden ylik.) ja Mäntyharju.

Turvalaitosten käyttöä varten laadittiin 31 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, joista 14 varmistuslukkolukituslaitoksia ja yksi Sievin junailmoittimella varustettua tiepuomilaitosta varten.

Jaosto valvoi kaikkien turvallisuustöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 35 erikoispiirustusta sekä tarpeellisia asetinlaitekilpiirustuksia 69 kpl.

Uusia yleisiä rakennepiirustuksia valmistui 45 kpl, joista erikoisesti mainittakoon rajapuomia koskevat piirustukset.

Jaosto huolehti myös asetinlaitekonetojen ja tärkeimpien erikoistarvikkeiden tilaamisesta työpaikoille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta.

Junaturvallisuustoimikunnan laatimien ja rautatiehallituksen hyväksymien ehdotusten johdosta valmistettiin lisäksi m. m. veturin ajokieltomerkin piirustukset.



*Geoteknilliset työt ja toimenpiteet* ovat koskeneet samanlaisia kysymyksiä *Rataosasto.* ja yhtä laajoja toimialoja kuin aikaisemminkin. Niistä on ensi sijassa mainittava tutkimukset, jotka ovat koskeneet eri siltojen ja rumpujen perustuksia. Syynä niihin ovat olleet eri rataosilla suoritettujen siltojen tarkastukset, jolloin siltamuureissa on huomattu heikkoutta ja liikkumisen merkkejä, sekä suunnitelmalliset oien ja virranuomien syventämiseksi maanviljelysteknillisessä tarkoituksessa siltojen ja rumpujen kohdalla. Seinäjoen—Vaasan radalla näkyi 4 sillan maatuissa heikkouden merkkejä, nim. Vaaransaaren sillan ja Haapa-ojan sillan kohdalla Munakan ja Ylistaron välillä, Orismalanjoen sillan muureissa Ylistaron ja Orismalan välillä sekä Iso-joen siltamuureissa Isonkyrön ja Tervajoen välillä. Riihimäen—Tampereen radalla olivat Kuiturin-ojan siltapaikka, rataosalla Riihimäki—Ryhtylä, ja Kuurilanojan siltapaikka, rataosalla Littala—Kuurila, tutkimustemme kohteina. Porvoon radalla tutkittiin Keravanjoen ja Hinthaaaranjoen siltapaikkoja, Malmin hautausmaan radalla olevan sillan paikkaa ja pienen Kilon-puron sillan maatukia rataosalla Leppävaara—Kilo. Itä-Suomessa toimitettiin samanlainen tutkimus Etusimolan ja Vainikkalan välillä olevan Luhanpuron siltapaikan kohdalla. Osa näistä tutkimuksista johti varmentamistoimenpiteisiin, osa taas jatkuviin tarkastuksiin siltamuurien todellisen liikkeen nopeuden määrittämiseksi. Erilaisten kuivaushankkeiden toteuttamiseksi tutkittiin rumpupaikat Nopon ja Rajamäen välillä, Tähtelän aseman länsipäässä sekä Tuovilassa, missä oli syvennettävä puroja useiden rumpujen ja pienien siltojen kohdalla sekä maanteiden että radan alla. Pohjoisessa suoritettiin tarkastustutkimuksia Kaakamonjoen (rataosalla Kaakamo—Kyläjä) ja Vaajoen (rataosalla Tervola—Loue) siltapaikoilla.

Toinen huomattava osa tutkimuksia koski eri liikennepaikoille suunnittelujen rakennuksien paikkoja. Helsinkiin rakennetun postiautovaa'an paikka tutkittiin ja konepajalle suunnitellun valimon lisärakennuksen perustamisesta annettiin ohjeita. Pasilan konepajan suunnitellun puolivalmistetaitan laajennusta varten suoritettiin perustutkimus. Veturitallien ja kääntölavojen paikkoja tutkittiin Härmässä ja Parikkalassa, Pieksämäellä selvitettiin tavaramakasiinin ja vesitornin perustamistapoja. Myöskin Turun suurennettavaksi aiotun pikatavaramakasiinin paikalla tehtiin tutkimuksia. Hankasalmen sahalle ehdotettujen eri rakenteiden perustamista varten annettiin tehtyjen kenttätutkimustöiden perusteella neuvoja.

Maantieristeyksiä varten selvitettiin perustussuhteita Varkauden ja Keuruun asemien läheisyydessä.

Vedensaantimahdollisuuksien selvittely annettiin jaoston tehtäväksi Haminan veturitallin lähistöllä ja Haminan Hillon satama-alueella, Nokelan asunto-alueella Oulussa, Pännäisten asema-alueella, Helsingin n. k. Pikku-Pasilan asuntoalueella sekä lopuksi Lappeenrannassa Saimaan rannalla olevalla vedentotto paikalla.

Sora-alueita tutkittiin Huovintien läheisyydessä Turun—Toijalan radan varrella ja Jyväskylän pohjoispuolella Seppälänkankaalla sekä annettiin lisäselvityksiä Lahden sorakuopista.

Uusilla ratalinjoilla suoritetuista töistä mainittakoon useat tutkimukset Tampereen lentokonetehtaan radalla ja rataosalla Orivesi—Torkkeli, Orivesi—Jämsänkosken radalla. Lisäksi tutkittiin Suolahden—Äänekosken radan alle viedyn maantien leikkausluiskien pysyväisyyttä.

Kahden satama-alueen perustussuhteita tutkittiin. Toinen oli Lappeenrannassa, missä suoritettiin laajoja kartoituksia ja mittauksia sekä suuri määrä kairauksia Rapasaarta ja Katajasaarta ympäröivillä vesialueilla. Iisveden satamassa tehtiin tutkimuksia lisälaiturien rakentamista varten.

Liikenteessä olevilla vanhoilla ratalinjoilla suoritettujen tutkimuksien perusteella annettiin ohjeita sivuoien syventämistä varten Linnanpellon ja



*Rataosasto.* Anttilan välillä maanviljelijöiden pyynnöstä. Salon tienoilla olevan n. k. Nokan ratapenkereen viereen rakennettavan penkereen takia tehtiin paikalla tarkistuskairauksia sekä samaten Pasilan suon ratapenkereen vieressä. Halikon Rannikon vieremäalueella teimme erinäisiä mittauksia ja Pohjajärveltä, Perniön ja Salon väliltä, otimme näytesarjan tutkiaksemme, miten maalajien koivuus oli lisääntynyt penkereen laskeutumisesta.

Kuten edellisinkin vuosina tehtiin eri laitteiden laskeutumisista havaintoja sekä n. k. painumismittareiden että suoranaisten punnitusten avulla. Kemi-järven ratapihalla toimitettiin vaakituksia roudan vaikutuksen tutkimiseksi.

Lisäksi mainittakoon useat soranäytteiden tutkimiset, joita laboratoriossamme on suoritettu erilaisia tarkoituksia varten.

## V. 1948.

*Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla.* Varsinkin suuremmilla liikennepaikoilla jatkuvasti vallinneen asuntopulan lievittämiseksi kohdistui päähuomio rakennustoiminnassa kuluneena vuonna asuntorakennusten rakentamiseen. Niinpä valmistuikin kivistä rakennettu 24 perheen asuntotalo Ouluun, Jyväskylään, Pieksämäelle, Joensuuhun ja Lappeenrantaan sekä 16 perheen talo Vaasaan. Lisäksi valmistui 10 puutaloa, joissa yhteensä on asunto 23 perheelle. Viimeksimainituista mainittakoon Virasojalle valmistunut 4 perheen talo ja Parikkalaan valmistuneet kaksi 2 perheen taloa. Kun kertomusvuonna lisäksi ostettiin Parikkalassa 5 perheen talo ja Mellilässä 3:n perheen talo, sekä rakennettiin 5 parakkiasuntoa, saatiin vuoden aikana uusia asuntoja yhteensä 171 kappaletta. Valmistuneista talousrakennuksista mainittakoon 15 saunaa, joista 3 kaksoissaunaa Kouvolaan ja 2 kaksoissaunaa Pieksämäelle, 7 kellaria, joista yksi 8 perheen Joensuuhun sekä 3 Haapamäelle rakennettua aittarakennusta. Erilaisia huoltorakennuksia ja -suojia rakennettiin 14 kuten Helsinkiin (Töölö), Seinäjoelle, Lappeenrantaan ja Kouvolaan. Aitonevan ja Niinimaan laiturivaihteille tehtiin laituritalot. Kemin veturikorjauspajan rakennustyöt saatiin niinkään päätökseen. Varasto- ja tavarasuojia rakennettiin 6, junatoimistoja 2, henkilö-, tavara- y. m. laitureita 15, joista viimeksimainituista on mainittava halkojen vyörytysantolaituri raiteineen Kouvolassa. Muista ratapihoille rakennetuista laitteista voidaan mainita Varkauden vesiviskuri, Niinisalon kolmioraide sekä Kaurilan kääntölava.

*Rakennusten, radan, siltain ja muiden laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset.* Vanhoja rakennuksia laajentamalla, huonetiloja uudelleen jakamalla samoin kuin muussa käytössä olleita rakennuksia asuinrakennuksiksi kunnostamalla on saatu asunto 4:lle perheelle, jonka lisäksi entisiin huonetiloihin saatiin yhteensä 12 lisähuonetta. Samoin on uudelleen rakennettu ja laajennettu saunoja, navetoita y. m. talousrakennuksia. Asema- tai laituritaloa laajennettiin 5:llä liikennepaikalla. On rakennettu päivystys- y. m. s. huoneita pääasiassa asematalojen ullakoille, laajennettu ja kunnostettu tavarasuojia, jatkettu ja uusittu kuormauslaitureita j. n. e. Veturitalia laajennettiin Seinäjoella 5:llä ja Kemissä 2:lla veturisijalla, samoin laajennettiin Seinäjoen ja Simpeleen autotalleja. Lisäksi suoritettiin rakennusten vuoraamisia, uudelleen kattamisia sekä muita korjaus- ja kunnostamistöitä.

Ratapihalaajennuksia suoritettiin m. m. Iittalassa, Harjavallassa, Lapualla, Peipohjassa, Länsisataman muutostyö Hangossa sekä Riihimäellä, Tampereella ja Pieksämäellä, jotka viimeksimainitut työt jatkuvat. Leteensuolle, Kolhoon, Tennilään, Lohiluomalle ja Metsolahteen rakennettiin ohikulkuraide.

Kaksoisraide rataosalla Lahti—Okeroinen, joka edellisenä vuonna oli kiskoitettu, sorastettiin valmiiksi ja avattiin 22. 10. 48 yleiselle liikenteelle, sa-



moin Tampereen—Lempäälän välille edellisenä vuonna valmistuneen kaksoisraiteen aiheuttamia Lempäälän ratapihan laajennustöitä ja raidejärjestelyjä sekä raiteen lisäosastusta suoritettiin. Rataosasto.

Savon radan pahasti kuluneiden 30 kg/m kiskojen vaihto uusiin kotimaisiin 43.567 kg/m kiskoihin aloitettiin syyskesällä. Raiteen routaantumisen keskeytettyä työn talven ajaksi oltiin edetty Kouvolasta Kirjokivelle ja kiskoitusta vaihdettu 33.7 km. Samoin vaihdettiin kuluneet 30 kg/m kiskot 43.567 kg/m kiskoihin, Salmenkylän—Haminan välillä 3.6 km ja Etusimolan—Lappeenrannan—Rapasaaren rataosalla yhteensä 8.7 km matkalla. Viime vuosina suoritettua Iisalmen—Ylivieskan rataosan 22.343 kg/m kiskoituksen vaihtoa 30 kg/m kiskoitukselle jatkettiin ja saatiin vielä vaihtamatta ollut 8.7 km rataosa vaihdetuksi. Paitsi edellämainitt ujakiskonvaihtoja, joissa kiskopaino samalla muuttui, vaihdettiin kuluneet 30 kg/m kiskot uusiin samanpainoisiin Loimaan—Auran välillä 21.7 km sekä parissa kohtaa Seinäjoen—Ylivieskan välillä yhteensä n. 3 km matkalla. Kun lisäksi suoritettiin eräitä pienempiä vaihtoja, saatiin kertomusvuonna uudelleen kiskoitetuksi yhteensä 81 km raidetta.

Vuoden aikana paikoilleen asennetuista silloista mainittakoon Lestijoen 59.4 m, Temmesjoen 52 m, Iijoen 10 + 80, 4 + 80, 4 + 10 m jänteiset teräs sillat sekä Pohjois-Suomen hävitetylle alueelle Englannista tuotetut Kongasjoen, Ruopsanjoen, Ternujoen, Olhavajoen, Leivejoen, Kaisajoen, Viantien ja Vaajoen sillat. Kotkan ratapihan yli rakenteilla ollut teräsbetoninen katusilta saatiin, eräitä viimeistelytöitä lukuunottamatta, valmiiksi ja avattiin joulukuussa liikenteelle. Sillan kokonaispituus on 75 m sekä leveys 17.3 m ja on se nousupenkereineen tullut maksamaan n. 38 milj. markkaa. Teräsbetonista rakennettiin lisäksi m. m. Rovaniemelle 2-aukkoinen alikulkusilta sekä Särkijoen ja Kevonojan holvisillat Rovaniemen—Kemijärven rataosalla. Tampereella Hatanpään ratapihalla aloitettiin Lokomon alikulkutunnelin rakennustyö, josta työstä noin puolet saatiin valmiiksi.

*Turvallaitteet.* Kertomusvuoden aikana rakennettiin turvalaitokset Kolhoon, Parikkalaan, Suonenjoelle, Mattilaan ja Palosuolle. Mainittavia turvalaitosten täydennys- ja uudistustöitä suoritettiin 17 liikennepaikalla m. m. Pasilassa, Okeroisissa, Lahdessa (asetinlaitteet I ja II), Kotkassa, Taavetissa, Ryttylässä, Iittalassa ja Kovjoella. Uudet varmistuslukkolukituslaitokset rakennettiin 12 liikennepaikalle, jotapaitsi mainitunlaisia laitteita täydennettiin 6 liikennepaikalla. Värälän seisakkeelle pystytettiin kaksipuolinen siipiopastin ja valtakunnan rajalle Kellošelässä ja Kaurilassa asennettiin raja-puomit.

Maantieliikenteen turvaamiseksi rakennettiin sähkövalolla varustetut tiepuomilaitokset 5 tasoylikäytävälle, minkä lisäksi kahdet tiepuomilaitokset ja 20 siipiopastinta varustettiin sähkövalolla.

#### *Puutarhat ja istutukset.*

Kuluneena vuonna valtionrautateiden puutarhalaitos tuli toimineeksi 75 vuotta.

Puutarhatoimintaa vaikeutti parhaimpina kasvukautena keskikesällä vallinnut kuivuus, joka etenkin maan eteläosissa oli yhtä rasittava kuin edellisenäkin kesänä. Niinpä varsinkin matalajuurisemmat kasvit sellaisissa puistoissa, joissa kastelumahdollisuudet olivat rajoitetut, kärsivät kuivuudesta. Syksy sensijaan oli suotuisa ja talvi normaalin.

Työvälineiden ja tarveaineiden saannissa oli havaittavissa tuntuva paranusta, niinpä saatiin kalustoon hankituksi puutarhajyrsijä ja niittokone. Kuitenkin oli esim. kastelulaitteista edelleenkin puutetta.

Keskustaimistossa Hyvinkäällä kasvatettiin pääasiassa se kasvimateriaali, pensasaitaimet, koristepuut, perennat, omenapuut, marjapensaat sekä kesä-



*Rataosasto.* kukat, jotka istutettiin rataverkostoon, varataimistojen toimiessa tässä suhteessa pääasiassa sijoitusratajaksonsa tarpeiksi. Erikoista huomiota kiinnitettiin kukkaistutusten lisäämiseen ja hoitoon ja nurmien kunnostamiseen. Kahdeksalle liikennepaikalle, joilla ei aikaisemmin ollut istutuksia, rakennettiin puistot, jotapaitsi niitä lisättiin ja täydennettiin 14 liikennepaikalla. Kaikissa puutarhapiireissä suoritettiin asuntorakennusten pihojen ja puutarhojen kunnostamisia hyöty- ja koristekasveja istuttamalla.

Keskustaimistossa laajennettiin höyrylavatarhaa 116 ikkunanalaa ja Kuopion varataimistossa lisättiin lavatarhaa 40:llä ikkunanalalla. Keskustaimiston entinen verstashuone kunnostettiin käytettäväksi kesäkausina harjoittelijoiden asuntona, minkä lisäksi työväelle rakennettiin ruokailuhuone.

Kaupallisesta toiminnasta mainittakoon n. s. ylijäämätuotteiden myynti, joka vuoden aikana kohosi 923 320 markkaan, mikä on 30.4 % suurempi edellisen vuoden vastaavaa myyntiä.

#### *Ratateknillisen toimiston työt.*

##### *Sillanrakennusjaosto:*

Vuoden 1948 aikana on sillanrakennusjaoston toimesta valvottu ja tarkastettu terässiltain valmistusta ja paikoilleen asennusta seuraavasti:

Vuoden alussa asennettiin Värtsilä-yhtymän toimesta paikoilleen Lestijoen 59.4 m:n ristikkosilta. Kuuminginjoen sillan 25 m:n levysillat (2 kpl), ajotie alapaarteella, valmistuivat konepajalla ja lähetettiin siltapaikalle. Siikajoen sillan 45 m:n ristikköjätteet (2 kpl) valmistuivat konepajalla, mutta paikoilleen asennus siirtyi seuraavan vuoden puolelle. Värtsilä-yhtymä asensi paikoilleen Englannista tilatun Lijoen sillan, jännemitat 10 + 80.4 + 80.4 + 10 m. Silta valmistui joulukuun lopulla. Siltapaikalla kokosi toiminimi seuraavat Englannista tulleet levysillat: Louejoen 28 m:n, Vittakosken 22 + 22 m:n, Kulusjoen 21 m:n ja Pirttijoen 18 m:n jätteet. Toiminimen konepajalla koottiin sekä sittemmin asianomaisen ratajakson toimesta paikoilleen asennettiin seuraavat Englannista tulleet sillat: Kongasjoen 16 m:n, Ruopsanjoen 16 m:n, Ternujoen 16 + 16 m:n, Olhavanjoen 16 m:n, Leivejoen 15 m:n, Kaisajoen 15 + 15 m:n, Viantien 15 m:n, Kontiomäen—Hyrynsalmen radalla alikäytäväsilta 15 m:n, Vaajoen 11 + 13 + 11 m:n ja Hillosensalmen 11.5 + 11.5 m:n levysillat. Englannista tilatuista silloista kuuluivat kaikki muut paitsi Hillosensalmen silta Pohjois-Suomen sodassa tuhottujen siltien joukkoon.

A. Ahlström Osakeyhtiön tehtaalla Varkaudessa valmistui vuoden aikana Temmesjoen 52 m:n ristikkosilta ja se asennettiin paikoilleen joulukuussa. Saman toiminimen tehtaalla valmistui hitsatuista teräspalkeista rakennettu ja siltoja Pohjois-Suomen radankorjauksille 7 kpl 10 m:n, 9 kpl 12 m:n sekä Lappeenrannan satamaradalle vino 12 m:n silta. Sillat asensi paikoilleen asianomainen ratajakso ja Rovaniemen—Kemijärven välillä Pohjois-Suomen radankorjaukset.

Edelleen on uusien siltatarjouksien hankinta, käsittely sekä sopimuksien valmistelu aiheuttanut jaostolle huomattavasti työtä. Tärkein päätetyistä uusista siltahankinnoista on Ounaskosken yhdistetty rautatie- ja maantiesilta, jonka kokonaispaino on noin 1 850 ton. Silta on tilattu Englannista toiminimeltä Cleveland Bridge & Co, Darlington, joka toiminimi valmisti myös Lijoen sillat.

Vuoden aikana rakennetuista teräsbetonisilloista mainittakoon ensitilalla Kotkan ratapihan yli rakennettu katusilta, kokonaisleveys 17.3 m ja koko pituus 75 m. Nousupenkereineen tuli silta maksamaan 38 milj. markkaa. Rovaniemellä valmistui 2-aukkoinen n. s. Kirkkotien alikulkusilta, Tampereella Hatanpään ratapihalla alettiin rakentaa Lokomon alikulkutunnelia ja saatiin siitä työstä noin puolet valmiiksi.



Rautatiehallitus vahvisti 26/2—48 uudet rautatiesiltojen kuormitusnormit, *Rataosasto.* jotka edellyttävät 11—22 % suurempia kuormia kuin aikaisemmat vuodelta 1926 voimassa olleet normit. Tälle uudelle kuormituskaavalle I—48 on sillanrakennusjaostossa suunniteltu teräsbetonisia normaalisiltoja jännemitoille 2.5 m:stä 8 metriin puolen metrin jännemittaeroin. Muista tärkeimmistä siltasuunnitelmista mainittakoon Kotkan katusillan, Äänekosken rautatiesillan ja Lokomon tunnelin työpiirustukset, Viinikanojan sillan yleis-, maatuki- ja pilaripiirustukset sekä useita alustavia ehdotuksia yli- ja alikulkusilloiksi. Paljon on tehty myös telinepiirustuksia siltain paikoilleen asennusta varten sekä väliaikaisten siltain piirustuksia.

Suuren osan jaoston työvoimasta on vienyt huonerakenteiden rakennepiirustusten laatiminen. Näistä mainittakoon Oulun konepajan huoltorakennus, Oulun varastorakennus, Rovaniemen tavaratoimisto, Tampereen asematalon laajennus, Hankasalmen sahan huoltorakennus sekä 24 perheen asunto-rakennuksen rakennepiirustukset ja perustuspiirustus Seinäjoelle, Kemiin, Kontiomäelle ja Kotkaan. Lahden ja Pasilan autotalleihin on tehty rakennepiirustuksia. Näiden lisäksi on tehty lukuisasti erilaisia pienehköjä huonerakenteisiin kuuluvia rakennepiirustuksia eripuolille rataverkkoa. Hyvinkään konepajan suunnittelussa ja piirustusten tarkastuksessa on jatkuvasti ollut mukana 1 insinööri.

Sillanrakennusjaosto on tarkastanut ja antanut lausuntoja erilaisista asioista, aloitteista ja anomuksista, yksityisten raiteille rakennettavista silloista ja laiturirakenteista. Yksityisten sähköjohtoristeilyjä on ollut tarkastettavana 17 kpl.

Yksi sillanrakennusjaoston insinööri apunaan yksi insinöörioppilas on suorittanut erikoistehtäväänään junien kulkuajalaskelmia.

Kesällä suoritettiin siltain päätarkastukset rataosilla Tampere—Mäntyluoto, Pori—Haapamäki—Pieksämäki—Parikkala, Jyväskylä—Äänekoski, Huutokoski—Könönpelto, Tampere—Seinäjoki, Pinjainen—Turku—Uusikaukipunkki, Turku—Toijala—Valkeakoski.

Valtion teknillisen tutkimuslaitoksen järjestämiin n. s. ylempiin betonikursseihin on sillanrakennusjaostosta osallistunut 1 insinööri sekä rataosaston linjahallinnosta 1 insinööri. Täten on edellisten vuosien tapaan pyritty hankimaan rakennusinsinööreille betoniteknikan alalla lisäkoulutusta.

*Ratapihajaostossa* käsiteltiin kertomusvuoden aikana yhteensä 664 darioon merkittyä asiaa t. s. 108 asiaa enemmän kuin edellisenä vuonna. Käsiteltävänä olleista asioista oli 130 ratapihakysymyksiä, jotka koskivat sekä suurempien että pienempien ratapihojen ja liikennepaikkojen laajentamista. Niistä mainittakoon Toijalan ja Nokian uudet suunnitelmat, Kokkolan ratapihanlaajennussuunnitelman muutos ja täydennys sekä ehdotukset Oulun (Nokelan), Ylivieskan, Haminan, Heinolan, Hangon sataman, Lappeenrannan (Rapasaaren), Jyväskylän ja Mustasaaren aikaisemmin laadittujen ratapihalaajennussuunnitelmien osittaista toteuttamista varten.

Yksityisten ja kuntien raideanomuksia käsiteltiin 108 kpl, t. s. 27 enemmän kuin edellisenä vuonna jotavastoin valtion muiden laitosten raideanomuksia oli vain 7 kpl.

Asemakaavojen ja asemakaavakysymyksien lukumäärä oli 22 kpl ja katuja sekä teitä koskevia asioita 43 kpl.

Pakkolunastus- ja maanvaihtoasioita oli 77 kpl ja aluevuokrakysymyksiä 52 kpl. Jälkimmäisiin oli useimmissa tapauksissa kytketty rakennuslupaanomuksia.

Rakennusasioita oli 105, t. s. 29 kpl enemmän kuin edellisenä vuonna, vesi- ja viemärijohtoja koskevia kysymyksiä 18 kpl, rataa ja vaihteisiin kohdistuvia kysymyksiä 21 kpl, siltojen ja rumpujen sijoituksia 7 kpl, halko-, kuormaus- ja henkilölaiturien sijoituksia 14 kpl ja lopuksi 60 kpl seka-



*Rataosasto.* laisia asioita, kuten kaasu-, lämpö-, sähkövalo- ja voimajohto- y. m. sen tapaisia asioita koskevia kysymyksiä.

Sitäpaitsi on laadittu joukko yleisluontoisia piirustuksia, karttoja ja taulukoita, suoritettu karttojen ja piirustuksien suurennuksia, pienennyksiä ja jäljentämissä, ratapihakarttojen täydennyksiä ja uudestaan piirtämissä y. m. s.

Suoritettavina olleiden työtehtävien paljouteen ja laatuun nähden on edelleen kertomusvuoden aikana jaostossa ollut pätevän työvoiman, erittäinkin insinöörien puutetta.

Lisäksi jaoston huoneistot, jotka edelleen sijaitsevat neljässä kaukana toisistaan olevassa eri paikassa, ovat jatkuvasti tuottaneet hankaluuksia työtehtävien jakelussa ja valvonnassa.

*Huonerakennusjaostossa* on vuoden 1948 aikana laadittu 506 pääpiirustusta ja 195 erikoispiirustusta. Vanhojen normaalipiirustuksien mukaan on rakennettu pääasiallisesti pienempiä asuintaloja, ulkohuoneita, veturitalleja, vesitorneja, pumppuhuoneita, tavarasuojia, varastovajoja, useita huoltorakennuksia sekä halkotyöläisille että varikoille, autovajoja, kellareita, saunoja ja vahtikojuja y. m. Vanhoille rakennuksille on tehty 80 muutospiirustusta. Uudisrakennukset koskivat pääasiallisesti asema- ja laituritaloja, useita asuinrakennuksia kivistä, ulkohuoneita, saunoja, tavarasuojia, veturitalleja, vesitorneja, korjauspajoja, autosuojia, varastorakennuksia sekä paljon huoltorakennuksia. Yhteensä on v. 1948 ollut tehtävänä 398 huonetta ja 214 keittiötä, nimittäin 4 kolmen huoneen ja keittiön asuntoa, 147 kahden huoneen ja keittiön asuntoa, 63 huoneen ja keittiön asuntoa sekä 37 yöpymis- eli yksityistä huonetta.

Tämän lisäksi on huonerakennusjaostossa laadittu lukuisia ehdotuksia tulevia huonerakennuksia varten, joista huomattavimmat olivat Hangon ja Rovaniemen asemarakennukset, asuintaloja kivistä Tampereelle, Kouvolaan, Virasojalle, Haminaan, Kotkaan, Seinäjoelle, Pieksämäelle, Kemiin, Kontiomäelle, Ouluun ja Iisalmeen sekä uudisrakennuksia Hyvinkään konepajaa ja Hankasalmen sahaa varten.

*Turvalaitejaostossa* laadittiin 68 turvalaitoksen, 14 tienristeyksen ja yhden kääntösillan uudistus- ja täydennyssuunnitelmat. Tämän lisäksi käsiteltiin 42 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat:

Tikkurila (pohjoispää), Hyvinkää, Ryttylä, Turenki, Leteensuu, Orivesi (eteläpää), Koivio, Kolho, Mustasaari, Ii, Pori, Noormarkku, Parkano, Rauma, Turku (öljysatamaradan turvalaitteet), Perniö, Järvelä, Tennilä, Kotka, Taavetti, Lappeenranta, Parikkala, Mikkeli, Hirola, Suonenjoki, Lieksa ja Jyväskylä.

Ylikäytävien turvaamista koskevia tiepuomi- ja varoitusopastinlaitoksia suunniteltiin m. m. seuraaville liikennepaikoille:

Ahtäri, Savonlinna (Olavinkadun tasoylikäytävä), Vaasa (Vaskiluoto) Pasila, Pyy (Jokelan ylik.), Kemi (Korven ylik.), Turku (öljysatamaradalla oleva O/Y Vuoksenniska A/B:n ylik.), Rauma (Valtakadun ylikäytävä) ja Raumajoen yhteinen rautatie- ja maantiesilta.

Turvalaitosten käyttöä varten laadittiin 31 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosäntöä, joista 11 varmistuslukkolukituslaitoksia ja yksi Turun öljysatamaradalla olevaa O/Y Vuoksenniska A/B:n junailmoittimella varustettua äänivaroituslaitosta varten.

Jaosto valvoi kaikkien turvalaitetöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 69 erikoispiirustusta sekä tarpeellisia asetinlaitekilpiirustuksia 143 kpl.

Uusia yleisiä rakennepiirustuksia valmistui 45 kpl.

Lisäksi jaosto huolehti asetinlaitekonetojen ja tärkeimpien erikoistarvikkeiden tilaamisesta työpaikoille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta.



*Geoteknilliset työt ja toimenpiteet.* Siltapaikkojen osalta tutkimukset ovat *Rataosasto.* koskeneet sekä rakennettavien että vanhojen siltojen ja rumpujen perustuksia, aiheutuen viimeainitut eri rataosilla suoritetuista siltojen tarkastuksista, jolloin siltamuureissa on huomattu heikkoutta ja liikkumisen merkkejä, sekä suunnitelmista ojien ja virranuomien syventämiseksi maanviljelysteknillisessä tarkoituksessa siltojen ja rumpujen kohdalla.

Uusia siltasuunnitelmia varten on perustutkimuksia suoritettu Haapamäen—Jyväskylän radalla Keuruun alikulkusiltapaikalla, Etusimolan—Simpeleen radalla Lappeenrannassa Tapiolan ylikulkusillan kohdalla sekä Simolan tien alikäytäväpaikalla. Samaten tutkittiin Toijalan—Turun radalla km:llä 147 + 704.7 alikäytäväpaikkaa ja Helsingin—Turun radalla Espoon ratapihalla rummun 2 vaihtoehtoista paikkaa. Vanhojen siltojen perustuksia ja maatuken kuntoisuutta tutkittiin Riihimäen—Vainikkalan radalla, Rikkilän ja Vainikkalan välillä Luhanpuron siltapaikalla, Etusimolan—Simpeleen radalla Hytin—Lappeenrannan välillä Kiiskinojan ja Hanojan siltapaikoilla, Hyvinkään—Hangon radalla Luhtasuonjoen siltapaikalla, Kouvolan—Kotkan radalla Huumankosken ja Osolankosken siltapaikoilla, Seinäjoen—Oulun radalla Temmesjoen siltapaikalla (siltajänteiden uusimista varten tarvittavan varasillan paalutuksen määräämiseksi), Riihimäen ratapihan eteläpäässä Vantaanjoen siltapaikalla (joen perkaamista varten), Pieksämäen—Parikkalan radalla Joroisvirran, Kallislahden alikulku-, Hirvisalmen sekä Kylmäpuron siltapaikoilla, Jyväskylän—Äänekosken radalla km:llä 388 + 921.81 olevalla siltapaikalla sekä Tampereen—Porin radalla Tampereen—Santalahden välillä Sarvan siltapaikalla, niinikään Nurmeksen—Oulun radalla Vuokatin eteläpuolella olevalla maantieylikäytäväpaikalla ja Oulun—Tornion radalla Kemin ratapihan eteläpäässä Karjalahdenojan siltapaikalla. Osa edellä mainituista tutkimuksista on johtanut varmentamistoimenpiteisiin, osa taas jatkuviin tarkistuksiin siltamuurien todellisen liikkeen nopeuden määrittelemiseksi. Eräiden tutkimusten perusteella ei vielä ole ryhdytty määrättyihin toimenpiteisiin.

Huomattava osa tutkimuksista on kohdistunut liikennepaikoille suunniteltujen rakennuksien ja laitteiden paikkoihin. Hangon uuden asemarakennuksen sijoittamista varten tutkittiin kaksi vaihtoehtoista paikkaa. Samoin tutkittiin perustukset Helsingissä tulevan rahtitavaran makasiinin Mannerheimintien puoleisen pään koritussuunnitelmaa varten, Oulussa ratapihan pohjoispäässä varastorakennuksen sekä konepajan ehd. huoltorakennusten paikoilla ja Tampereella Hatanpään ratapihalla nostokurjen paikalla. Kemissä tutkittiin uuden asuntorakennuksen paikka, samoin Seinäjoella asuntorakennuksen kaksi vaihtoehtoista paikkaa ja Pieksämäen ratapihan eteläpäässä asuntorakennuksen paikka. Ehd. asuntorakennusten perustamismahdollisuuksia ja paikkoja tutkittiin samaten Haapamäen, Asemäen ja Iisalmen asema-alueilla ja edelleen Iisalnessa Karjalan- ja Päiviönkatujen kulmatontilla, Kontiomäen asema-alueella ja Tampereella Rautatienkatu n:o 12:ssa. Toijalassa suoritettiin geoteknillisiä tutkimuksia ehdotetulla veturitallin paikalla, Naantalissa uuden tavaramakasiinin paikalla, Peipohjassa veturitallin kääntölavan paikalla kääntölavan uusimista varten ja Pasilassa konepajan vaunuosien säilytysvajan ja maalausosaston lisärakennuksen paikoilla.

Vedensaanntimahdollisuuksia tutkittiin Lohjan ja Kuivaniemen asema-alueilla sekä Pieksämäen ratapihan eteläpäässä. Ulvilan pysäkillä v. 1932 suoritettujen vedensaanntimahdollisuutta koskevan tutkimuksen perusteella annettiin lisäohjeita mainitun vedensaanntikysymyksen ratkaisemiseksi.

Sora-alueita tutkittiin Simpeleen—Parikkalan yhdysratarakennuksella paa-lujen 152 ja 188 välillä. Rakenteella olevilla radoilla suoritetuista tutkimus-toista mainittakoon lisäksi samalla ratarakennuksella tehty Kasurinjärven



*Rataosasto.* ratapenkereen ja Oriveden—Jämsän rautatierakennuksella eräiden Länkipohjan seudun ratapenkereiden tutkimukset.

Vanhoilla radoilla suoritettujen tutkimusten perusteella annettiin ohjeita Hatanpään ratapihalle, Lokomon raiteen risteyskohtaan tulevan alikulksillan maatukien ja tukimuurin perustamisesta, Hillon satamaradalla Savirainion, Rantapellon ja Särkiälän ratapenkereiden joko nostamista ja varmentamista tai sivuojen kaivamista varten, samoin kuin Nurmeksen—Kontiomäen radalla Kylänlahden ja Viekin välillä penkereen varmentamiseksi ja sivuojan syventämiseksi. Pasilan ja Käpylän välillä suoritettujen Pasilansuon tutkimusten perusteella annettiin ohjeita mainitun suon kohdalla suoritettavaa maantiensiiirtoa varten. Raision—Naantalin radalla suoritettiin vaakituksia pengerpainumien toteamiseksi. Selvitettiin pohjasuhteet Tyrvään Voima Oy:n pengerrystyötä varten Vaununsuolla Tyrvää—Kiikan rataosalla.

Kuten edellisinäkin vuosina, tehtiin eri laitteiden laskeutumisesta havainnot ja sekä n. k. painumismittareiden että suoranaisten punnitusten avulla. Kemijärven ratapihalla toimitettiin uusintavaakituksia roudan vaikutuksen selvittämiseksi. Ratamestarien välityksellä koottiin kaikista ratajaksoista tilastoa penkereiden, leikkauksien ja eri maastotyyppien routaantumisvahvuudesta.

Lisäksi mainittakoon useat soranäytteiden tutkimiset, joita suoritettiin jaoston laboratoriossa erilaisia tarkoituksia varten.

### III. Rautatierakennukset.

#### V. 1945.

*Rautatierakennukset.*

Vuonna 1945 jatkettiin rautatierakennusosaston toimesta Oriveden—Jämsän ja Aitonevan rautateiden rakentamista sekä Pohjois-Suomen tuhottujen ratojen korjaamista. Kontiomäen—Taivalkosken ja Suolahden—Haapajärven radoilla tehtiin vähäisempiä täydennystöitä ja syksyllä aloitettiin työt Simpeleen—Parikkalan yhdysradalla.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin eri rautatierakennuksilla ja muilla rautatierakennusosaston alaisilla työpaikoilla seuraavasti:

#### *Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus.*

Tällä radalla, joka oli päätetty rakennettavaksi huhtikuun 20 päivänä v. 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938 ja jonka pituus on 153 km, jatkettiin lokakuussa v. 1934 aloitettuja töitä varsin vähäisessä määrässä.

#### *Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1944, 19 Pl. I: 6 v. 1942 .....	mk 3 958 284: 80
Käytetty vuonna 1945 .....	» 3 958 284: 80
Siirtyy vuodelle 1946 .....	—

*Suoritettut työt:* Kontiomäen asemalla suoritettiin pienempiä raiteiden, rakennuksien ja laitteiden täydennystöitä. Samoin suoritettiin liikenne- ja asuinrakennuksien sisustustöitä Kontiomäen, Härmänmäen ja Ristijärven liikennepaikoilla.

#### *Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.*

Tällä radalla, jonka rakentaminen oli päätetty huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938 ja jonka pituus on 167 km, jatkettiin lokakuussa 1938 aloitettuja töitä kuten edellisinäkin vuosina rajoitetussa määrässä.



*Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1944 .....	mk	7 524 246: 25
Myönnetty vuodelle 1945 .....	»	15 000 000: —
	mk	22 524 246: 25
Käytetty vuonna 1945 .....	»	5 189 915: 05
Siirtyy vuodelle 1946 .....	mk	17 334 331: 20

*Rautatie-  
rakennukset.*

*Suoritetut työt:* Vuoden alkupuolella miltei seisauksissa olleita töitä ryhdyttiin syyspuolella mainittavammin jatkamaan, kun työntekijöitä vapautui Pohjois-Suomen radankorjauksilta, joihin heitä oli siirretty tältä rautatierakennukselta. Työt kohdistuivat pääasiallisesti Äänekosken asemalla suoritettaviin täydennystöihin ja Riihivuoren leikkaukseen km 3, sekä maantiesiirron km 5 kunnostamiseen.

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus:* Soraa kuljetettiin Laukaan soramäestä Suolahden ja Äänekosken asemien raiteiden loppusorastusta varten.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1945 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1945		Vv. 1938—1945	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta .....	—	32 303: —	—	95 917: 95
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista .....	—	—	5 714,5 m <sup>3</sup>	81 878: 50
Siirretty maata ojista penkereisiin ....	—	7 422: —	22 552 »	310 688: 20
» » » syrjään .....	—	—	3 595 »	70 703: 50
» » leikkauksista penkereisiin .....	—	333 824: 50	174 704,5 »	7 116 174: 55
» » leikkauksista syrjään..	—	—	14 856 »	479 933: 35
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaalliraiteen junia .....	—	—	88 369 »	2 187 444: 80
Tuotu lisämaata penkereisiin normaalliraiteen junilla .....	—	881 495: 10	48 670 »	1 589 047: 20
Louhittu kalliota ojista .....	—	—	—	—
» » leikkauksista .....	—	—	10 330 »	1 078 462: 30
Säretty isoja maakiviä .....	59 m <sup>3</sup>	5 650: —	37 464 »	1 096 918: 90
Tehty puualustaa .....	—	—	—	—
» tukimuuria .....	252 »	132 006: 50	599 »	171 045: 50
» kiviä päällystettyä .....	444 m <sup>3</sup>	51 432: —	1 607 m <sup>3</sup>	82 932: —
» turvepeitettä .....	152 »	3 040: —	19 337 »	59 353: 40
» salaojaa .....	—	—	1 140 m	65 482: 85
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaalliraiteen junilla .....	8 711 m <sup>3</sup>	941 569: 85	81 358 m <sup>3</sup>	2 883 020: 65

*Aitaukset ja tiet:* Maantien siirrolla km 5 suoritettiin ojien kiviverhous. Äänekosken asemalla täydennettiin tulo- ja kuormausteitä sekä kuormaustasauksen tasausta.

*Huonerakennukset:* Äänekosken asemalla valmistui kuormaustaluri. Sinne pystytettiin 3 kpl asunto- ja yhteismajoitusparakkeja.

*Oriveden—Jämsän rautatierakennus.*

Tällä radalla, jonka rakentaminen oli päätetty kesäkuun 3 päivänä 1938 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1939—1946 ja jonka pituus Olkkolan 7 km pituisine satama- ja Jämsänkosken 4 km pituisine tehdasratoineen on 66 km, jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä.



Rautatie-  
rakennukset.

### Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1944, 19 Pl. I: 5 .....	mk	8 233 670: 15
Siirretty » » 19 Pl. I: 5 v. 1943 .....		
Kontiomäen—Taivalkosken raut.rak:lta .....	»	10 000 000: —
Myönnetty vuodelle 1945, 19 Pl. I: 6 .....	»	31 000 000: —
	mk	49 233 670: 15
Käytetty vuonna 1945 .....	mk	49 228 700: 15
Siirtyy vuodelle 1946 .....	»	4 970: —

### Suoritettut työt:

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus:* Pengerrystöitä jatkettiin pääasiallisesti Oriveden ja Talviaisten ja osaksi Talviaisten ja Alhojärven liikennepaikkojen välillä. Lisämaata kuljetettiin Hirsilän sorakuopasta Oriveden ratapihalaajennukselle ja penkereisiin km:lle 5 ja 8.

Pengerrystöitä on suoritettu v. 1945 ja rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työ l a j i	V. 1945		Vv. 1938—1945	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta .....	—	28 484: —	—	206 456: 45
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista .....	5 385 m <sup>3</sup>	399 539: —	28 900,9 m <sup>3</sup>	863 766: 45
Siirretty maata ojista penkereisiin ....	1 951 »	188 378: 90	52 811 »	1 357 988: 75
» » » syrjään .....	3 446 »	174 283: —	10 693 »	321 579: 55
» » leikkauksista penkereisiin .....	73 820 »	10 068 528: 15	523 392 »	30 083 116: 15
» » leikkauksista syrjään ..	4 231 »	343 414: 50	21 142 »	821 490: 30
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaali- raiteen junia .....	1 737 »	95 600: 75	61 321 »	1 094 173: 20
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla .....	41 568 »	5 208 077: 50	77 967 »	7 518 980: 20
Louhittu kalliota ojista .....	101 »	23 555: —	1 432,5 »	162 903: 90
» » leikkauksista .....	34 721,5 »	11 326 331: 85	186 759,6 »	27 242 168: 70
Säretty isoja maakiviä .....	6 698 »	568 794: —	41 810,5 »	1 940 686: 75
Tehty puualustaa .....	—	—	10 m <sup>2</sup>	23 635: 20
» tukimuuria .....	234 »	175 593: —	964 m <sup>2</sup>	304 251: 75
» kivipäällystettä .....	35 m <sup>2</sup>	76 147: —	9 401,5 m <sup>2</sup>	459 727: —
» turvepeitettä .....	7 110 »	111 980: —	36 246 »	217 030: 15
» salaojaa .....	17 m	10 286: —	277 m	146 651: 65
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaali- raiteen junilla .....	21 554 m <sup>3</sup>	1 026 723: 50	25 669 m <sup>3</sup>	1 388 187: 40

*Rummut ja ratasillat:* Radanalaisia rumpuja valmistui 6 kpl, joista yksi rautabetonikantinen. Muuria ja kansirakennetta näihin tehtiin yhteensä 296 m<sup>3</sup>.

Venehjoen km 2 12.0 m levysillan rautaosat maalattiin. Sulkusalmen km 9 levysilta jänteet 22.0+26.0+22.0 m asennettiin ilman telinesiltaa vetämällä ne tilapäisesti yhteenliitattuina paikalleen. Nytkymen joen 18 m jän-  
teisen sillan, km 51 muurikivet kuljetettiin ja hakattiin. Jämsänjoen sillan,  
km 59 j. m. 12.0+48.0+12.0 m Oriveden puoleisen maatuen ja pilarin perus-  
tuksen paalutus ja kaivuu sekä Jämsänkosken puoleisen maatuen ja pilarin  
perustuksen uraseinät ja kaivuu tehtiin.

*Päällysrakenne:* Pääraidetta naulattiin km:llä 6—8 1.960 km. Oriveden  
asemalla naulattiin sivuraiteita 3.688 km ja vanhaa raidetta siirrettiin 0.3 km  
sekä naulattiin yhteensä 7 vaihdetta ja siirrettiin 1 vaihde, mitkä kaikki myös  
sorastettiin.



*Huonerakennukset:* E v ä j ä r v e n laiturivaihteella rakennettiin 1 perheen <sup>Rautatie-</sup> asuinrakennus vesikattoon ja ulkohuonerakennuksen kirvestyöt aloitettiin. <sup>rakennukset.</sup> T o r k k e l i n laiturivaihteella aloitettiin saunan rakentaminen.

Työntekijäin asuntopulan poistamiseksi edellisenä vuonna aloitetut, kuuden pysyvän asuinrakennuksen, kukin 4 perhettä varten, rakennustyöt saatettiin päätökseen. Niinikään rakennettiin 2 saunaa, aittoja ja kellareita työväen tarpeiksi.

#### *Aitonevan ratarakennus.*

Tällä Suo-Oy-nimisen toiminimen anomuksesta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 26. 4. 44 erinäisin ehdoin rakennettavaksi päättämällä 3.5 km pituisella radalla, joka Kortteen ja Kihniön liikennepaikkojen välille rakennetulta uudelta Aitonevan liikennepaikalta johtaa yhtiön omistamalle Aitonevan polttoturvesuolle ja jonka rakennustyöt aloitettiin toukokuussa vuonna 1944, jatkettiin rakennustöitä vielä vuonna 1945.

#### *Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1944 .....	mk 4 528 431: 30
Käytetty vuonna 1945 .....	» 4 528 431: 30
Siirtyy vuodelle 1946 .....	—

*Suoritettut työt:* Radan alusrakenteen ja kiskoituksen valmistuttua pääosaltaan jo edellisenä vuonna, oli kertomusvuoden tärkeimpänä työnä radan erkanemisratapihoineen sorastaminen. Sen lisäksi rakennettiin muutamia lisäraiteita, osittain alkuperäisen rakennusohjelman ulkopuolella eri sopimuksesta ja kokonaan Suo-Oy:n laskuun.

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus:* Soraa kuljetettiin Virtain ja myöhemmin Lapinnevan sorakuopista.

#### *Simpeleen—Parikkalan yhdysratarakennus.*

Tällä Eduskunnan maaliskuun 28 päivänä 1945 rakennettavaksi päättämällä 19 km pituisella yhdysradalla, jolle lisäyksenä vuoden 1945 tulo- ja menoarviossa 19 Pl. I luvun 6 a momentin kohdalla myönnettiin 25 000 000: — markkaa, aloitettiin työt syyskuussa 1945.

#### *Varojen käyttö:*

Myönnetty vuodelle 1945, 19 Pl. I: 6 a .....	mk 25 000 000: —
Käytetty vuonna 1945 .....	» 7 072 596: 40
Siirtyy vuodelle 1946 .....	mk 17 927 403: 60

*Suoritettut työt:* Simpeleen puoleisessa päässä ja Koitsanlahdessa sekä Joukionsalmen tienoilla suoritettiin ratalinjan täydennys- ja muutostutkimuksia.

*Pengerrystöitä* tehtiin avaamalla leikkauksien suita ja kaivamalla laskuja sivuojaa. Määrät ilmenevät seuraavasta taulukosta:

Työ l a j i	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>		
Raivattu rata-aluetta .....	—	149 276: 10
Kaivettu maata laskuojista .....	778 m <sup>3</sup>	69 983: —
Siirretty » ojista penkereisiin .....	456 »	139 495: 85
» » leikkauksista penkereisiin .....	6 370 »	1 138 009: 75
Louhittu kalliota leikkauksista .....	—	134 374: 75
Säretty isoja maakiviä .....	224 »	105 173: —



Rautatie-  
rakennukset.

*Huonerakennukset:* Simpeleen asemalle rakennettiin suoja päävarastoa varten sekä autotalli- ja pilkevarasto.

Rakennuskonttoria varten pystytettiin yksi ja työnjohtoa varten neljä parakkia. Työntekijöille pystytettiin neljä yhteismajoitusparakkia.

*Päällysrakenne:* Parikkalan asemalla suoritettiin ratapihan laajennustyötä 11. ratajakson toimesta ja naulattiin halkoraide ja kaksi sivuraidetta ja so-  
rastettiin ne osittain.

#### *Pohjois-Suomen radankorjaukset.*

Rautatierakennusosaston tehtäväksi joulukuun 1 päivänä 1944 siirtyneitä hävitettyjen pohjoisten rataosien korjaustöitä jatkettiin vuonna 1945 huomattavalla työvoimalla ja suurin varoin. Töitten suorittamista varten oli Oulun pohjoispuoliset rataosat jaettu Kemiin sijoitetun rakennuspäällikön alaisiin ja työpäälliköiden johtamiin Oulun, Kemin ja Rovaniemen püreihin, kun taas Kontiomäen suunnalla toimi erillinen, rakennuspäällikön johtama Kainuun piiri.

Oulun piiri lopetettiin tilinpidollisesti 30. 6. 45 ja yhdistettiin Kemin piiriin. Jällelää olevat työt Kainuun suunnalla siirrettiin 9. ratajakson hoidettaviksi 1. 11. 45 alkaen.

#### *Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1944, 19 Pl. I: 9 .....	mk	97 116 019: 80
Myönnetty vuodelle 1945 .....	»	50 000 000: —
» » » lisää .....	»	100 000 000: —
» » » » .....	»	25 000 000: —
» » » » .....	»	4 000 000: —
» » » » .....	»	20 881 918: 55
	mk	296 997 938: 35
Käytetty vuonna 1945 Oulun piirissä .....	mk	29 345 817: 40
Kemin » .....	»	153 822 767: 80
Rovaniemen » .....	»	104 619 324: 95
Kainuun » .....	»	9 210 028: 20
	mk	296 997 938: 35

Kertomusvuoden alkaessa Iihin saakka ulottunut junaliikenne voitiin m. m. Iijoen väliaikaisen sillan valmistuttua helmikuun 20 päivänä, jatkaa Kemiin saakka maaliskuun 12 päivänä. Vuoden alusta lähtien oli korjaustöitä suoritettu myös Laurilan—Rovaniemen ja Laurilan—Tornion—Kaulirannan suunnilla. Huhtikuun 1 päivänä voitiin Kemijoen pohjoispuolelle, pääasiassa Tornioon jääneen liikkuvan kaluston ja sen lisäksi Kemijoen yli Lautiosaaresta Laurilaan jätse vietyjen kahden veturin ja kymmenkunnan matkustajavaunun avulla, aloittaa erillinen liikenne aluksi matkalla Tornio—Laurila—Koivu. Huhtikuun 15 päivänä saatiin rata kuntoon Rovaniemelle asti ja samana päivänä alkoi liikenne sinne. Tornion Aavasaksalle valmistui rata liikennekuntoon toukokuun 9 päivänä. Vuoden alussa oli aloitettu Kemijoessa olevien Vähä- ja Isohaaran siltojen jätteen raivaus siltojen jälleenrakentamista silmälläpitäen, mutta tuli siltakysymys uuteen vaiheeseen, kun tehtiin päätös Isohaaran voimalaitoksen rakentamisesta, jolloin sen patojen valmistuttua rata tulisi johdettavaksi niitä pitkin joen yli. Joen ylittämiseksi väliaikaisesti alettiin heti jäiden lähdön jälkeen rakentaa puupukkisiltaa ja saatiin se valmiiksi heinäkuun 1 päivänä, ja yleinen liikenne sen yli alkoi kolme päivää myöhemmin. Täten saatiin Kemijoen pohjoispuolella olevat radat muun rataverkon yhteyteen. Rovaniemen tuhottujen siltojen takana korjattiin myös vaurioitettua Kemijärven rataa, missä syyskuun lopulla voitiin sinne jääneellä veturilla ja tavaravaunuilla erillisesti liikennöidä Kuluksen liikenne-



paikalle ja vuoden lopussa km 1 027 saakka. Kainuun suunnalla oli liikenne vuoden alussa käynnissä Jokikylään, ja saatiin se elokuun 28 päivänä ulotetuksi Hyrynsalmelle. Yhteensä saatiin vuoden aikana liikennöitävään kuntoon rataa seuraavasti:

Ii—Kemi—Laurila .....	77 km
Laurila—Tornio—Aavasaksa .....	86 »
Laurila—Rovaniemi .....	106 »
Nivavaara—Vika km 1 027 .....	48 »
Jokikylä—Hyrynsalmi .....	16 »
Yhteensä	333 km

Rautatie-  
rakennukset.

#### Suoritettut työt:

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus:* Pengerrystöitä suoritettiin Simojoen väliaikaisen sillan kiertoradalla ja Lautiosaaren —Laurilan välisellä 3.094 km pituisella kiertorataosuudella, johon sisältyy Kemijoen väliaikainen 1.070 km pituinen silta, minkä lisäksi pengertäytettä kuljetettiin yleensä korjattujen siltamuurien taakse. Raidesoraa kuljetettiin Iijoen—Kemin välille Pikkaralan sorakuopasta. Lisämaata kuljetettiin Ajoksen ja soraa Laivajärven sorakuopista Kemijoen patorakennuksille sekä Kaakamojoen väliaikaiseen penkereeseen, useitten siltojen päihin sekä Kemin uuden veturitallin raiteistoon.

*Rummut ja ratasillat:* Rumpuja korjattiin Iin ja Kemin välillä lopulliseen kuntoon 7 ja väliaikaisesti 4 kpl. Kemin—Laurilan—Kaulirannan ja Laurilan—Rovaniemen välillä korjattiin aluksi puurakenteiseksi 24 rumpua, joista myöhemmin 15 kpl ehdittiin saada lopullisesti korjatuiksi. Siltoja kunnostettiin Oulun pohjoispuoleisilla rataosilla seuraavasti: väliaikaisia siltoja rakennettiin 73 kpl, joista pisimmät olivat Kemijoen 1 070 m, Iijoen 318 m, Simojoen 150 m ja Liakanjoen 152 m pituiset sillat. Ennen jäänlähtöä ehdittiin Kuivajoen ja Simojoen tilapäiset sillat korvata pysyväisemmillä rakenteilla, kun näiden molempien muurit saatiin kunnostetuiksi, ja sitäpaitsi asennettiin Kuivajoen siltaan uusi 33 m jännemittainen levysilta keskijänteeksi ja Simojolle niinikään uusi 32.72 m ristikkosilta, kun taas sen rikottu 73 m ristikköjanne korjattiin, minkä lisäksi Simojoen siltaan tarvittava lisäjanne 11.6 m sekä Kuivajoen sillan 16.72 m pituiset sivujänteet valmistettiin väliaikaisesti I P-palkeista. Lopulliseen kuntoon rakennettiin alunperin Karjalahden 8 m jänteinen rautabetonikantinen silta Kemissä. Seuraavien siltojen muurit tulivat myös täydelleen kunnostetuiksi, nim. Kaakamojoen km 870+793 m, Laurila—Tornio, Liakanjoen km 904+713 m, Tornio—Kauliranta, Autionojan km 949+989 m, Hirvasjoen km 955+516 m, Hirvaan alikulkusillan km 956+532 m ja Päivällisenojan km 957+712 m, kaikki neljä viimeksimainittua rataosalla Laurila—Rovaniemi.

Kontiomäen—Hyrynsalmen rataosalla saatettiin väliaikaiseen kuntoon 3 siltaa, joista suurimman eli Kalliokosken sillan tuhotut muurit lisäksi tulivat lopullisesti korjatuiksi. Tuhottujen siltojen raivaus-, nosto- ja korjaustöitä, samoin kuin uusien siltajänteiden asennuksia ja muurien jälleenrakennustöitä ovat laskutyönä suorittaneet allamainitut rakennusyhtiöt ja konepajat seuraavasti:

Ruona Oy, Raahe: 8 vanhan ristikköjanteen kunnostus Iijoen väliaikaista siltaa varten; Konepaja A. Grönroos Oy, Turku: Iijoen sekä Ounaskosken ja Suutarinkorvan siltajänteiden paloittelu; A. Ahlström Oy, Konepaja, Varkaus: Kuivajoen 33 m sillan asennus; Oy Constructor Ab, Helsinki: Simojoen sillan muurien korjaus; Wärtsilä-Yhtymä Oy, Kone ja Silta, Helsinki: Kahden väliaikaisen palkkijanteen hankinta Kuivajoen siltaan, Simojoen siltajänteiden nosto, korjaus ja asennus, Kemijoen Isohaaran ja Vähähaaran (osaurakkana) jänteiden



*Rautatie-  
rakennukset.* poisto sekä Isohaaran väliaikaisen sillan ristikköjätteen kokoonpanotyö sekä Keroputaan ja Veitikanojan jätteen korjaus; Cyklop Rakennusosakeyhtiö, Helsinki: Kemijoen Vähähaaran siltajätteen (osaurakkana) ja muurikivien talteenotto sekä Ounaskosken ja Suutarinkorvan jätteen talteenotto; Tampereen Sementtivalimo ja Rakennus Oy, Tampere: Martimon- ja Tengeliönjokien siltajätteen raivaus ja talteenotto; Lapin Rakennus Oy, Oulu: Kemijoen (Kemijärvi) pääväylän, Koivuväylän ja Norvionväylän, Käsmanjoen sekä Vikajoki I:n, Vikajoki II:n ja Misijoen siltajätteen raivaus ja talteenotto; Rakennusosakeyhtiö Pyramid, Helsinki: Kiehimänjoen siltajätteen nosto ja varastointi. Urakoitsijaliikkeille maksetut erät v. 1945 ovat mk 58 944 680: —.

*Päällysrakenne:* Rataosalla Ii—Kemi korjattiin ja naulattiin osittain uudeen tuhotut raiteet ja vaihteet. Rataosalla Kemi—Laurila—Kauliranta ja Laurila—Jaatila korjattiin ja uudelleen naulattiin pääraidetta 19,2 km ja sivuraidetta 2,6 km. Vaihteita korjattiin ja uusittiin 65 kpl.

Rataosalla Jaatila—Rovaniemi—Kemijärvi korjattiin väliaikaisesti ja uudelleen naulattiin pääraidetta 29,7 km ja sivuraidetta 15,4 km sekä naulattiin 55 vaihdetta.

*Huonerakennukset:* Olhavan, Kuivaniemen ja Simon asemarakennuksissa suoritettiin korjaustöitä ja sisäpuolista kunnostamista. Kemissä tehtiin veturitallin perustukset 3 pilttuulle. Päivystyshuone, autovaja ja iso talousrakennus sekä uusi veturin kääntölava rakennettiin. Laurilassa valmistuivat väliaikainen vesitorni ja kaksoissauna. Asematalo, virkamiesasunto ja kaksoisvahtitupa tulivat sisustustyövaiheeseen, ja niiden ulkokuonerakennukset aloitettiin. Törmässä tehtiin laiturirakennuksen kivijalka. Kosken kylässä valmistuivat laiturirakennus ja 2-perheen asunto ulkorakennuksineen sisustustyövaiheeseen. Tervolassa saatiin asematalo viimeistelyasteeseen. 2 perheen asunnon, kaksoisvahtituvan ja kaksoissaunan sisustustyöt siirtyivät seuraavalle vuodelle. Väliaikainen vesitorni valmistui. Louella ja Jaatilassa laiturituparakennusten rakennustyöt aloitettiin. Koivussa rakennettiin väliaikainen vesitorni ja lopullisen vesitornin perustus. Ruikassa aloitettiin vahtituvan ja Murolassa pysäkkirakennuksen rakentaminen. Alavojakalassa rakennettiin laiturirakennus vesikattoon, Ylitorniossa korjattiin veturitalli. Rovaniemellä ja sen itäpuoleisilla liikennepaikoilla pystytettiin yleensä vain parakkeja y. m. väliaikaisia rakennuksia. Seuraavia lopullisiakin huonerakennustöitä kuitenkin suoritettiin: Rovaniemellä entisen asemapäällikön rakennuksen jatkaminen, 10 kpl »Somakoto»-levytaloja sekä niiden ulkorakennukset ja kellarit ja kaksi kaksoissaunaa, Piirussa rata-vartijan asuinrakennus, Viassa ja Kuusivaarassa sauna, Kemijärvellä 2-perheen asuinrakennus ja yöpymiskoti.

*Lennätin ja puhelin:* Aluksi korjattiin linjat käyttökuntoon tilapäisesti kaikilla muilla rataosilla paitsi Kemijärven—Kellosoelan välillä, missä vuoden loppuun mennessä ehdittiin km:lle 1100 Kursun ja Salmivaaran välille. Sen lisäksi saatiin niiden lopullinen korjaus suoritetuksi Kaulirannan suunnalla Karunkiin saakka ja Rovaniemen radalla Rovaniemelle asti.

#### *Rautatietutkimukset.*

*Rautatie-  
tutkimukset.*

#### *Varojen käyttö:*

Rautatietutkimuksiin käytettiin vuonna 1945 varsinaisia tutkimusvaroja seuraavasti:







# V. 1946.

*Rautatie-  
rakennukset.*

Vuonna 1946 jatkettiin rautatierakennusosaston toimesta Oriveden—Jämsän rautatien ja Simpeleen—Parikkalan yhdysradan rakentamista sekä Pohjois-Suomen sodassa tuhottujen ratojen korjaamista. Niinikään suoritettiin Suolahden—Haapajärven radan liikenteelle avatulla osalla Suolahti—Äänekoski täydennystöitä sekä jatkettiin vähäisessä määrin rakentamista edelleen Äänekoskelta Saarijärvelle päin, missä ne olivat olleet aikaisemminkin käynnissä. Toukokuussa alettiin työt myös radan rakentamiseksi Sääksjärven pysäkiltä Tampereen lentokonetehtaalle.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin eri rautatierakennuksilla ja muilla rautatierakennusosaston alaisilla työpaikoilla seuraavasti:

## *Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.*

Rata oli päätetty rakennettavaksi huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938. Sen pituus on 167 km. Töitä, jotka oli alettu lokakuussa 1938, jatkettiin varsin rajoitetussa laajuudessa kuten edellisinäkin vuosina.

## *Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1945, 19 Pl. I: 6 .....	mk 17 334 331: 20
Myönnetty vuodelle 1946, 19 Pl. I: 5 .....	—
	mk 17 334 331: 20
Käytetty vuonn 1946 .....	» 11 195 484: 80
Siirtyy vuodelle 1947 .....	mk 6 138 846: 40

## *Suoritetut työt:*

Töitä jatkettiin pienellä, keskimäärin 60 miehen työvoimalla ja ne kohdistuivat Äänekosken aseman, km 3 olevan Riihivuoren maaleikkaukseen ja Paatelanlahden penkereeseen, minkä lisäksi Äänekosken länsipuolella suoritettiin 5 km matkalla pengerrys-, silta- ja rumputöitä.

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus.* Raidesoraa kuljetettiin Laukaan soramäestä junilla Suolahden—Äänekosken välin loppusorastukseen ja Äänekosken ratapihalle. Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1946 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1946		Vv. 1938—1946	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-alue .....	—	11 535: —	—	107 452: 95
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista .....	156 m <sup>3</sup>	21 330: —	5 870.5 m <sup>3</sup>	103 208: 50
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	230 »	33 540: —	22 782 »	344 228: 20
» » » syrjään .....	314 »	40 820: —	3 909 »	111 523: 50
» » » leikkauksista penkereisiin .....	3 333 »	531 602: —	178 037.5 »	7 647 776: 55
» » » leikkauksista syrjään ...	1 396 »	77 627: —	16 252 »	557 560: 35
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman nor- maaliraiteen junia .....	—	—	88 369 »	2 187 444: 80
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla .....	2 756 »	82 680: —	51 426 »	1 671 727: 20
Louhittu kalliota ojista .....	—	—	—	—
» » » leikkauksista .....	—	—	10 330 »	1 078 462: 30
Säretty isoja maakiviä .....	2 654 »	355 275: —	40 118 »	1 452 193: 90
Tehty puualustaa .....	—	—	—	—
» tukimuuria .....	—	—	599 »	171 045: 50
» kivipäällystettä .....	136 m <sup>3</sup>	20 250: —	1 743 m <sup>3</sup>	103 182: —
» soraverhousa .....	5 192 »	62 568: —	24 529 »	121 921: 40
» salaojaa .....	—	—	1 140 m	65 482: 85
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla .....	3 835 m <sup>3</sup>	64 554: —	85 193 m <sup>3</sup>	2 947 574: 65



*Aitaukset, tiet ja liikennepaikkain tasoitukset.* Maantien siirrolla km 5 suoritettiin lopputöitä. Äänekosken asemalla täydennettiin kuormausalueen tasoitusta ja teitä. *Rautatie-rakennukset.*

*Huonerakennukset.* Äänekosken asemalla tehtiin asemarakennuksen, rata-mestarin ja 3 perheen asuinrakennusten sekä tavaramakasiinin laudoitus- ja maalaus- y. m. jälkityöt.

*Oriveden—Jämsän rautatierakennus.*

Rata oli päätetty rakennettavaksi kesäkuun 3 päivänä 1938 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1939—1946. Sen pituus on 66 km, mihin sisältyvät 7 km pituinen Olkkolan satamarata ja 4 km pituinen Jämsänkosken tehdasarata. V. 1946 jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä ja valmistui radasta ensimmäinen 12.5 km pituinen osa Orivesi—Torkkeli, siinä määrin, että se voitiin avata liikenteelle joulukuun 1 päivänä.

*Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1945, 19 Pl. I: 6 .....	mk	4 970: —
Myönnetty vuodelle 1946, 19 Pl. I: 5 .....	»	25 000 000: —
» lisää » 1946, » .....	»	50 000 000: —
	mk	75 004 970: —

Käytetty vuonna 1946 .....	»	65 452 150: 45
Siirtynyt vuodelle 1947 .....	mk	9 552 819: 55

*Suoritetut työt:*

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus.* Pengerrystöitä jatkettiin Sulkusalmen sillan ja Länkipohjan välillä km 8—28 sekä paikoitellen km 45—60 Nytkymen—Jämsänkosken välillä. Lisämaata kuormattiin kaivinkoneella Hirsilän soramäessä ja kuljetettiin Oriveden aseman laajennukseen sekä Oriveden—Torkkelin välisiin penkereisiin. Maaleikkausten luiskien soraverhous- ja turvehimmistöitä suoritettiin sekä tehtiin tuki- ja keilamuureja. Pengerrystöitä on suoritettu v. 1946 ja rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1946		Vv. 1938—1946	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-alue .....	—	3 904: —	—	210 360: 45
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista .....	3 249 m <sup>3</sup>	392 161: —	32 141.9 m <sup>3</sup>	1 255 927: 95
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	3 035 »	253 216: —	55 846 »	1 611 204: 75
» » » syrjään .....	1 563 »	132 570: —	12 256 »	454 149: 55
» » leikkauksista penkereisiin .....	49 241 »	7 840 686: 40	572 633 »	37 923 802: 55
» » leikkauksista syrjään ...	1 816 »	286 308: —	22 958 »	1 107 798: 30
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman nor- maaliraiteen junia .....	2 024 »	233 377: —	62 901 »	1 327 550: 20
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla .....	82 364 »	9 018 679: 25	160 331 »	16 537 659: 45
Louhittu kalliota ojista .....	75 »	12 570: —	1 507.5 »	175 473: 90
» » leikkauksista .....	28 311 »	10 095 697: 90	215 070.6 »	37 337 866: 60
Sädetty isoja maakiviä .....	5 235 »	583 096: —	47 045.5 »	2 523 782: 75
Tehty puualustaa .....	—	—	—	23 635: 20
» tukimuuria .....	408.5 »	89 845: 75	1 372.5 »	394 097: 50
» kivipäällystettä .....	33 m <sup>2</sup>	35 612: —	9 434.5 m <sup>2</sup>	495 339: —
» turvepeitettä .....	17 624 »	340 028: —	53 870 »	557 058: 15
» salaojaa .....	128 m <sup>1</sup>	68 291: —	405 m <sup>1</sup>	214 942: 65
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla .....	17 530 m <sup>3</sup>	1 213 185: —	43 199 m <sup>3</sup>	2 601 372: 40



Rautatie-  
rakennukset.

*Rummut ja ratasillat.* Ratarumpuja valmistui 4 kpl, joista yksi oli rauta-betonikantinen. Muuria oli näissä yhteensä 210 m<sup>3</sup>.

Sulkusalmen sillalla jm. 22+26+22 m km 9 valmistui puupäällysrakenne. Alikulkusillalla km 24 aloitettiin perustamistyöt. Jämsänjoen sillalla, km 59, jm. 12+48+12 m, tehtiin peruspaalutukset, valettiin perustukset sekä muurattiin molemmat pilarit ja Oriveden puoleinen maatuki tulvavesipintaan asti.

*Päällysrakenne.* Oriveden ratapihan päällysrakennusta jatkettiin vähäisessä määrässä. Pääraidetta kiskoitettiin km 8—15 välillä 7.8 km ja Torkkelin laiturivaihteella naulattiin 0.95 km sivuraiteita ja 6 vaihdetta. Oriveden—Torkkelin välinen rataosa sorastettiin Hirsilän sorakuopasta noin puoleen määräänsä.

*Aitaukset ja tiet.* Tasoylikäytäviä on rakennettu yhteensä 28 kpl.

*Huonerakennukset.* Lopullisia rakennuksia valmistui Eväjärvellä 1-perheen asuinrakennus ulkokuonerakennuksineen ja Torkkelissa pienityyppinen sauna ja kaivo. Torkkelin laiturituvan teko aloitettiin. Eräitä majoitusparakkeja pystytettiin.

*Simpeleen—Parikkalan yhdysratarakennus.*

Tämän 19 km pituisen yhdysradan rakentamisesta teki Eduskunta päätöksen maaliskuun 28 päivänä 1945. Vuonna 1946 jatkettiin syksyllä 1945 alettuja töitä keskimäärin 220 miehen työvoimalla.

*Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1945, 19 Pl. I: 6a .....	mk 17 927 403: 60
Myönnetty vuodelle 1946, 19 Pl. I: 5 .....	» 20 000 000: —
	mk 37 927 403: 60
Käytetty vuonna 1946 .....	» 36 782 322: 05
Siirtynyt vuodelle 1947 .....	mk 1 145 081: 55

*Suoritetut työt:*

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus.* Rata-alueen raivaus suoritettiin loppuun ja pengerrystöitä suoritettiin koko rataosalla. Lisämaata kuormattiin kaivinkoneella Laikon soramäestä ja rakennettavan radan varrelta. Verhous- ja salaojitustöitä suoritettiin. Pengerrystöitä on suoritettu v. 1946 sekä rata-rakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1946		Vv. 1945—1946	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta .....	—	288 264: —	—	437 540: 10
Kaivettu maata laskuojista .....	745 m <sup>3</sup>	68 935: 50	1 523 m <sup>3</sup>	138 918: 50
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	7 513 »	828 311: 50	7 969 »	967 807: 35
» » » syrjään .....	1 675 »	126 785: —	1 675 »	126 785: —
» » leikkauksista penkereisiin .....	69 778 »	11 334 660: 10	76 169 »	12 472 669: 85
» » leikkauksista syrjään ...	3 867 »	385 244: —	6 374 »	591 676: —
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaalinraiteen junia .....	24 907 »	2 413 423: —	24 907 »	2 413 423: —
Tuotu lisämaata penkereisiin normaalinraiteen junilla .....	60 710 »	4 542 985: 15	61 398 »	4 779 032: 15
Louhittu kalliota ojista .....	179 »	120 346: —	179 »	120 346: —
» » leikkauksista .....	1 401 »	1 336 058: 85	1 401 »	1 470 435: 60
Säretty isoja maakiviä .....	2 289 »	423 072: —	2 783 »	528 245: —
Tehty puualustaa .....	—	101 537: —	—	101 537: —
» kiviä päällystettyä .....	152 m <sup>2</sup>	30 940: —	152 m <sup>2</sup>	30 940: —
» turvepeitettä .....	3 855 »	56 390: —	3 855 »	56 390: —
» salaojaa .....	97 m	87 638: —	97 m	87 638: —
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaalinraiteen junilla .....	2 799 m <sup>3</sup>	84 008: —	4 909 m <sup>3</sup>	192 808: 50



*Rummut ja ratasillat.* Rumpuja valmistui 5 kpl ja työt aloitettiin 4:llä Rautatie-  
muulla. Joukionsalmen sillalla km 11 aloitettiin perustamistyöt ja muuri-  
kivien hankinta suoritettiin. rakennukset

*Päälyysrakenne.* Väliaikaista raidetta naulattiin 1.151 km. Parikkalan ase-  
malla suoritettiin 11. ratajakson toimesta päälyysrakennustöitä jossain määrin.

*Aitaukset ja tiet.* Järjestettiin 4 tasoristeilyä ja Parikkalan asemalla rata-  
pihalaajennuksen yhteydessä jatkettiin tienalaista betonirumpua 12 m.

*Huonerakennukset.* Virkailijoita ja työntekijöitä varten pystytettiin 9  
asuinparakkia.

*Viestilaitteet.* Simpeleen—Parikkalan välille asennettiin 4-lankainen viesti-  
linja.

#### *Pohjois-Suomen radankorjaukset.*

Rautatierakennusosaston tehtäväksi 1. 12. 44 siirtyneitä hävitettyjen poh-  
joisten rataosien korjaustöitä jatkettiin v. 1946 huomattavin määrärahoin ja  
työvoimin. Vuoden alussa oli työt jaettu Kemian ja Rovaniemen piirien sekä  
7., 8. ja 9. ratajaksojen kesken. Kesäkuun alusta lukien lakkautettiin Kemian  
piiri ja työt siltä osalta siirrettiin 8. ratajaksolle rajana Rovaniemen piirin  
kanssa km 970 Rovaniemen eteläpuolella. Työvoima oli 7. ja 9. ratajaksossa  
yhteensä keskimäärin 40, 8. ratajaksossa noin 200 ja radankorjauspiireissä  
yli 900 miestä. Lisäksi suorittivat urakalla Lapin Rakennus Oy Kemijärven  
siltaosien nostoa ja Tasera Oy Raudanjoen rautajänteen ja itäisen maatuon  
purkamista, ja vuoden lopulla aloitti urakalla toiminimi Otto Wuorio ja  
Kumpp. Rakennusliike, Rovaniemen 4-kerroksisen 24-perheen asuintalon  
rakentamistyöt.

#### *Varojen käyttö:*

Myönnetty vuodelle 1946, 19 Pl. I: 8 .....	mk 150 000 000: —
» lisää » 1946, » .....	» 171 000 000: —
» » » 1946, » .....	» 40 000 000: —
Yhteensä	mk 361 000 000: —

#### *Käytetty vuonna 1946:*

##### *Rautatierakennusosasto:*

Rataosa Oulu—Kemi .....	mk 5 129 421: 50	
» Kemi—Kauliranta—Rovaniemi ...	» 62 407 253: 25	
» Rovaniemi—Kellosoelkä .....	» 204 556 470: 70	
» Vaala—Hyrynsalmi .....	» 8 671 799: 50	mk 280 764 944: 95

##### *Rataosasto:*

7. ratajakso .....	mk 2 710 576: 35	
8. » .....	» 40 675 760: 50	
9. » .....	» 2 303 662: 60	mk 45 689 999: 45
		mk 326 454 944: 40

Siirtyy vuodelle 1947 .....	mk 34 545 055: 60
-----------------------------	-------------------

Vuonna 1946 jatkettiin aikaisemmin väliaikaisesti korjattujen ja liikene-  
teelle avattujen ratojen lopullisia korjauksia ja suoritettiin väliaikaisia kor-  
jauksia Vian—Kemijärven ja Kemijärven—Kellosoelän rataosilla. Ounasjoen  
2.3 km pituinen osittain jälle rakennettu kiertorata valmistui tammikuun  
lopussa, helmikuun 11 päivänä saatiin yhteys Misiin ja maaliskuun 19 päivänä  
Kemijärvelle asti. Korjausjuna siirrettiin huhtikuun alkupäivinä Kemijärven  
satamasta jätse vesistön yli sen itäpuolelle. Ounasjoen jäärata Rovaniemellä  
katkesi huhtikuun 10 päivänä ja Nivavaaran—Kemijärven liikenne jäi erilli-



*Rautatie-*seksi. Rautatieliikenne Kemissä Lautiosaaren—Laurilan välillä siirrettiin *rakennukset.* Pohjolan Voima Oy:n rakentamalle voimalaitoksen padolle huhtikuun viimeisenä päivänä ja maantieliikenne välittömästi sen jälkeen. Ounasjoen pukkisilta Rovaniemellä valmistui heinäkuun 21 päivään, jolloin saatiin taas suora junayhteys Kemijärvelle asti. Kemijärven itäpuolella korjattiin rataa väliaikaiseen liikennekuntoon vuoden 1946 loppuun mennessä Kelloiselän itäpuolelle km 1 139 asti. Kemijärven yli kiskoitettiin joulukuussa raide jälle.

#### *Suoritettut työt:*

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus.* Varsinaisia pengerrystöitä esiintyi vain vähän, koska tuho ei yleensä ollut kohdistunut muuhun alusrakenteseen kuin siltoihin. Suurimman työn suoritti Pohjolan Voima Oy rakentamalla Kemijoen Vähähaaran ja Vallitunsaaren yli maapadon valtionrauteiden ottaessa sovitulla tavalla osaa kustannuksiin sekä vuokratessa työhön kaivinkoneita ja normaaliradanjunia y. m.

*Rummut ja ratasillat.* Iijoella tehtiin sillan yläpuolelle 4 tilapäistä jäänmurtajaa. Samaten myös Kalliokoskella Ristijärvellä 3 samanlaista jäänmurtajaa. Kemin kiertoradan pukkisilta purettiin ennen jäänlähtöä ja puut käytettiin sen jälkeen Ounasjoen kiertoradan pukkisiltaan Rovaniemellä. Yleensä selviydettiin keväisestä jäänlähdestä liikennehäiriöittä. Rovaniemen—Kemijärven välillä rakennettiin kaikki pukkisillat ja Sallan radalla, Kemijärven ylityspaikkaa ja kahta Kelloiselän itäpuolella ollutta pienehköä siltaa lukuunottamatta, rakennettiin niinkään tarvittavat väliaikaiset sillat. Vuoden kuluessa valmistuneiden väliaikaisten pukkisiltojen yhteenlaskettu pituus on 3.2 km, ja pisin niistä oli Rovaniemen kiertoradalla Ounasjoen yli johtava silta, pituudeltaan miltei tasan 1.0 km.

Lopullisesti korjattiin rumpuja yhteensä 18 kpl. Silloista tulivat lopullisesti korjatuiksi Lietteen 15 m aukkoinen kiviholvisilta Hyrynsalmella ja Vian lähellä km:llä 1 012 oleva 2.5 m betonikantinen silta. Rautatie- ja maantieliikenteiden Kemijoen voimalaitospadolle tapahtuvan järjestelyn yhteydessä Laurilan ratapihan eteläpään rakennettavasta uudesta alikulussillasta valmistui kahta raidetta vastaava osa. Siltamuureja ja pilareita korjattiin lisäksi: Laurilan—Tornion välillä Raumanjoen maatuet, Laurilan—Rovaniemen välillä Kaisa-, Loue- ja Pisajokien maatuet, Rovaniemellä Ounaskosken I maatuki sekä I ja V virtapilari, ja otettiin tällöin rakenteessa huomioon uusi siltatyyppi rautatie- ja maantieliikenteen tullessa eri paarteille. Kemijärvellä korjattiin Lohilahden molempien siltojen maatuet, Pöyliön-salmen I maatuen alaosa sekä Kemijärven pääväylän I maatuen alaosa.

*Päällysrakenne.* Tuhottua pääraidetta korjattiin Rovaniemen itäpuolella väliaikaisesti 115 km, sivuraiteita n. 8 km sekä 78 vaihdetta. Pääraidetta jäi vielä korjaamatta Aavasaksan—Kaulirannan 7 km pituinen väli ja Rovaniemen itäpuolella kahdella siltapaikalla sekä Kelloiselän itäpuolella yhteensä 6.58 km.

*Huonerakennukset.* Rovaniemen itäpuolella pystytettiin suurehko määrä väliaikaisia rakennuksia, joista mainittakoon: 3 liikenneparakkia, 58 asuin- ja ruokailuparakkia, 2 sauna, 50 erilaista ulkohuonerakennusta, 4 autotallia, 2 pumppuhuonetta ja 1 vesitorni.

Lopullisia liikenneraakennuksia valmistui Tornion—Kaulirannan rataosalla Alavojakkalaan ja Laurilan—Rovaniemen välillä kaikki yhdeksän liikenneraakennusta. Rovaniemen itäpuolella niitä oli rakenteilla 7 kpl. Asuinrakennuksia valmistui 10 kpl eli kaikki Rovaniemelle saakka, ja rakenteilla oli Rovaniemellä ja sen itäpuolella yhteensä 15 kpl. Saunoja valmistui yhteensä 11 kpl ja erilaisia ulkohuonerakennuksia 30 kpl. Erillisiä tavarasuojia valmistui Lautiosaareen, Laurilaan, Tervolaan ja Kemijärvelle. Kemin veturi-



tallilla valmistui 3-sijainen ja valmistumassa oli 7-sijainen osa. Misiin valmis-  
tui pumppuhuone, työn alaisena on 2 vesitornia ja 1 vesiviskuri. Rautatie-  
rakennukset.

*Radan varusteet.* Rovaniemelle asennettiin väliaikainen veturinkäytäntölaava. Kemiin ja Rovaniemelle tehtiin vaunuväätat kojuineen ja Rovaniemen väliaikaiselle halonantopaikalle vyörytyslaituri, mikä koneistettiin.

*Viestilinjojen kunnostamista* jatkettiin korjaamalla johdot alustavasti käyttökuntoon valtakunnan rajalle saakka. Lopullista korjausta suoritettiin Rovaniemen—Kemijärven välillä.

#### *Tampereen lentokonetehtaan ratarakennus.*

Valtion lentokonetehtaan aloitteesta ja sen hankittua kauppa ja teollisuusministeriöltä 40 miljoonan markan suuruisen rakennusmäärärahan teki rautatiehallitus esityksen 6.4 km pituisen haararadan rakentamisesta Säkäjärven asemalta Pyhäjärven rannalla olevalle lentokonetehtaan vuoden alussa valmistuneen suunnitelman mukaisesti. Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriön suostuttua rautatiehallituksen esitykseen ja vahvistettua ratasuunnan huhtikuun 16 päivänä 1946 aloitettiin rakennustyöt toukokuussa.

#### *Varojen käyttö:*

Asetettu rautatiehallituksen käytettäväksi v. 1946 .....	mk 40 000 000: —
Käytetty vuonna 1946 .....	» 11 154 655: —
Siirtyy vuodelle 1947 .....	mk 28 845 345: —

#### *Suoritetut työt:*

Radan alusrakenteen rakennustöihin ryhdyttiin koko pituudella sitä mukaan kuin työvoimaa saatiin. Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli hyväksynyt tämän rakennustyön työttömyystyöksi, ja oli sekatyöntekijät otettava Tampereen kaupungin ja Pirkkalan kunnan työttömistä.

*Pengerrystyöt.* Maa- ja kallionlouhintatöitä tehtiin koko rataosalla etupäässä kaatovaunukuljetusta ja yhtä kaivinkonetta käyttäen.

*Rummut.* Perustamistyö aloitettiin viidellä rummulla, joista kolmen muuraus myös aloitettiin yhden valmistuessa vuoden loppuun mennessä. Rumpukivet louhittiin Oriveden—Siitaman välillä olevasta louhoksesta saakka.

*Huonerakennukset.* Lentokonetehtaan kanssa yhteistoimin rakennettiin työn johtoa varten 2 × (h+k) sisältävä väliaikainen asuinrakennus. Tehtaan varastorakennukseen sisustettiin toimisto ja kaksi asuinhuonetta. Lisäksi pystytettiin 3 ruokala- ja 3 yhteismajoitusparakkia y. m.

#### *Rautatietutkimukset.*

##### *Varojen käyttö:*

Rautatie-  
tutkimukset.

Rautatietutkimuksiin käytettiin vuonna 1946 tutkimusvaroja seuraavasti:

Siirtynyt vuodelta 1945, 12 Pl. XII: 6, v. 1943 .....	mk 228 829: 50
» » » 12 Pl. XII: 6, v. 1944 .....	» 205 398: 50
» » » 12 Pl. XII: 6, v. 1944 .....	» 30 000: —
» » » 12 Pl. XII: 6, v. 1945 .....	» 500 000: —
Myönnetty vuodelle 1946, 12 Pl. XII: 6 .....	» 500 000: —
Yhteensä .....	mk 1 464 228: —
Käytetty vuonna 1946 .....	» 798 012: 50
Siirtyy vuodelle 1947 .....	mk 666 215: 50

Tämän lisäksi kustansivat eräät teollisuuslaitokset kahden teollisuusrata-suunnan täyskoneelliset tutkimukset.



*Vaasan—Härmän ratasuunta.*

Vuonna 1941 aloitetun Vaasan—Härmän ratasuunnan täyskoneellisen tutkimuksen keskeydyttyä sodan vuoksi anoi Vaasan Rautatietoimikunta, että tutkimustyö aloitettaisiin uudelleen ja saatettaisiin päätökseen kesän 1946 aikana. Rautatiehallituksen esityksestä valtioneuvosto suostui anomukseen 20. 5. 46, ja ratasuunta tutkittiin v. 1946 aikana.

Tutkittu suunta alkaa Mustasaaren laiturivaihteelta, kulkee Veikkaalan (Veikars) kylässä Kyröjoen yli Skotilan maantiesillan vieritse, ohittaa Vähäkyrön pitäjän Mullon kylän sen eteläpuolelta, kulkee 1 km Vöyrin kirkon eteläpuolella ja Pakilan (Bagge) kylän halki sekä sivuuttaa Kalapään järven ja Röyksjärven pohjoispäitse, kääntyy itään ja kulkee Komossan kylän läpi ja Kuoppalan kylän eteläpuolitse, edelleen Hanhijärven pohjoispuolitse ja Ojalan kylän halki, ylittää Lahdenkylässä Mäntylän talon eteläpuolella Lapuanjoen ja kääntyen pohjoiseen tulee Härmän asemalle etelästä päin. Ratasuunnan pituus on 65.2 km ja sen maasto länsiosassa kohtalaisen vaihtelevaa, mutta itäosassa, varsinkin viimeisen 23 km matkalla sensijaan varsin tasaista.

*Turun—Paraisten ratasuunta.*

Paraisten Kalkkivuori Oy:n anottua, että yhtiön kustannuksella tutkitaisiin rautatie Turun—Piikkiön rataosalta yhtiön tehtaille Paraisiin, antoi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö 12. 3. 46 siihen suostumuksensa. Tutkimus maastossa aloitettiin keväällä ja rautatiesuunnitelma valmistui syksyllä.

Ratasuunta lähtee Kupittaa asemalta kaakkoon päin, ylittää Turun—Helsingin maantien siitä Paraisiin erkanevan maantieristeyksen itäpuolella ja seuraten viimeksimainitun tien suuntaa ylittää Pohjoissalmen ja sen jälkeen Kuusiston kirkolle menevän maantien sen erotessa Paraisten maantiestä, kääntyy sitten etelään Kuusiston kirkonkylän länsipuolitse ja ylitettyään Kirjalan salmen (Rävsund) kulkee Kirjalan saaren läpi lounaaseen kääntyen ja ylittää Hässundin maantiesillan vieressä sen itäpuolella, jatkuu edelleen etelälounaaseen ja päättyy Paraisten asutusalueen itälaitaan Kyrkfjärdenistä pohjoiseen pistävän lahden itärannalle. Radan pituus on 21.8 km, ja päätekohtasta Paraisten asemalta rakennettaisiin edelleen yli 3.5 km pituinen tehtaan raide.

Maasto tutkitulla ratasuunnalla on yleensä vaikea. Rakennuskustannuksiin vaikuttavat ratkaisevasti kolmen leveähkön, syvän ja rakennuspohjaltaan huonon merensalmen ylityskohdat, jotka kohottavat ratasuunnan varsin korkeaan kalleusluokkaan.

*Jyväskylän—Muuramen ratasuunta.*

Ratasuunta Jyväskylä—Säynätsalo on v. 1935 rautatierakennusosaston toimesta ja Joh. Parviaisen Tehtaat O. Y:n kustantamana tutkittu täyskoneellisesti samalla huomioonottaen sen jatkamismahdollisuus Muurameen, mistä edelleen rata aikanaan voisi jatkua Oriveden—Jämsän radan päätekohtaan Jämsänkoskelle. Mainitun teollisuuslaitoksen ja Jyväskylän kaupungin nyt yhteisesti pyydettyä tarkoituksiinsa sopivamman suunnan tutkimista ja rautatiehallituksen esitettyä toimitettavaksi tarpeellisen muutoslinjan tutkimuksen välillä Jyväskylä—Muurame anojain kustannuksella kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi 19. 7. 46 sanotun tutkimuksen toimitettavaksi. Tutkimustyöt maastossa aloitettiin syksyllä, mutta siirtyivät ne osittain vielä seuraavalle vuodelle.



*Käytetyt rahamäärät.*

*Rautatie-  
tutkimukset.*

Vuonna 1946 käynnissä olleisiin rautatierakennuksiin ja radankorjauksiin niiden aloittamisesta lähtien käytetyt rahamäärät, täysiksi markoiksi tasoitettuina, sekä niihin ja rautatietutkimuksiin kaikkiaan kertomusvuonna käytetyt varat ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Kontiomäki— Taival- koski	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi— Jämsä	Kemijärvi— Salla	Altonnevan rata raken- nus	Simpele— Parikkala	Pohjois-Suo- men radan- korjaukset	Tampereen lentokone- tehtaan rataraken- nus
1934	2 017 109							
1935	9 611 692							
1936	10 521 163							
1937	9 712 299							
1938	12 450 915	1 601 382	491 053					
1939	29 912 353	10 081 576	11 861 449					
1940	4 443 702	6 333 869	16 931 281	75 023 169				
1941	3 867 966	5 027 573	19 759 320	173 277 878				
1942	5 391 173	6 348 928	19 493 313	111 279 359				
1943	6 373 486	6 333 637	12 097 374	86 576 931				
1944	4 031 845	4 050 136	14 468 874	23 024 630	5 401 569		2 883 980	
1945	3 958 285	5 189 915	49 228 700	404 935	5 053 277	7 072 596	296 997 938	
1946	—	11 195 484	65 452 150	2 969 010	33 756	36 782 322	326 454 944	11 154 655
	102 291 988	56 162 500	209 783 514	472 555 912	10 488 602	43 854 918	626 336 862	11 154 655

*Yhteensä v. 1946:*

Rautatierakennukset ja radankorjauk-  
set ..... 454 042 321: —  
Rautatietutkimukset ..... 798 012: —

**V. 1947.**

Vuonna 1947 jatkettiin rautatierakennusosaston toimesta, paitsi vähäi-  
sessä määrin Suolahden—Haapajärven radan rakentamista Äänekoskelta  
edelleen, Oriveden—Jämsän rautatien, Simpeleen—Parikkalan yhdysradan ja  
Tampereen lentokonetehtaan haararadan rakentamista sekä Pohjois-Suomen  
sodassa tuhottujen ratojen korjaamista.

*Rautatie-  
rakennukset.*

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin eri rautatierakennuksilla ja muilla  
rautatierakennusosaston alaisilla työpaikoilla seuraavasti:

*Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.*

Rata oli päätetty rakennettavaksi huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla  
lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938. Sen pituus on 167 km.  
Töitä, jotka oli aloitettu lokakuussa 1938, jatkettiin varsin rajoitetussa laa-  
juudessa kuten edellisinäkin vuosina.

*Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1946, 19 Pl. I: 5 .....	mk 6 138 846: 40
Myönnetty vuodelle 1947, 19 Pl. I: 6 .....	» 25 000 000: —
	<hr/> mk 31 138 846: 40
Käytetty vuonna 1947 .....	» 8 529 765: 70
Siirtyy vuodelle 1948 .....	mk 22 609 080: 70



Rautatie-  
rakennukset.

*Suoritettut työt:*

Äänekosken kauppalan alueella jatkettiin pengerrystöitä pienin työvoimin. Pengerrystöitä ja raidesoran kuljetusta on vuonna 1947 sekä rautatierakennuksen alusta lukien suoritettu seuraavasti:

T y ö l ä j i	V. 1947		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	Vv. 1938—1947
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Raivattu rata-alueita .....	—	44 169: —	—
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista ....	467 m <sup>3</sup>	38 524: —	6 396.5 m <sup>3</sup>
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	1 666 »	206 528: —	24 292 »
» » » syrjään .....	859 »	89 404: —	4 768 »
» » leikkauksista penkereisiin .....	8 002 »	3 677 434: 75	186 868.5 »
» » leikkauksista syrjään .....	340 »	120 209: —	16 596 »
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia .....	—	11 200: —	88 369 »
» » penkereisiin normaaliraiteen junilla .....	—	171 979: 60	51 426 »
Louhittu kalliota ojista .....	—	—	—
» » leikkauksista .....	4 m <sup>3</sup>	16 643: —	10 334 »
Säretty isoja maakiviä .....	1 921 »	470 754: 50	41 758.1 »
Tehty puualustaa .....	—	—	—
» tukimuuria .....	48 m <sup>3</sup>	84 343: —	647 m <sup>3</sup>
» kivipäällystettä .....	600 m <sup>2</sup>	283 860: —	2 343 m <sup>2</sup>
» soraverhousta .....	—	—	24 529 »
» salaojaa .....	—	—	1 140 m <sup>1</sup>
<i>Sorastus:</i>			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla .....	—	20 160: —	86 321 m <sup>3</sup>

*Oriveden—Jämsän rautatierakennus.*

Rata oli päätetty rakennettavaksi kesäkuun 3 päivänä 1938 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1939—1946. Sen pituus on 66 km, mihin sisältyvät 7 km pituinen Olkkolan satamarata ja 4 km pituinen Jämsänkosken tehdasarata. Vuonna 1947 jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä ja valmistui radasta aikaisemmin liikenteelle avatun 12.5 km pituisen osan Orivesi—Torkkeli lisäksi 6.5 km pituinen rataosa Torkkeli—Talviainen siinä määrin, että se voitiin avata joulukuun 1 päivänä henkilö- ja vaunukuorma-  
liikenteelle.

*Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1946, 19 Pl. I: 5 .....	mk	9 552 819: 55
Myönnetty vuodelle 1947, 19 Pl. I: 6 .....	»	100 000 000: —
	mk	109 552 819: 55
Käytetty vuonna 1947 .....	»	80 948 931: 75
Siirtynyt vuodelle 1948 .....	mk	28 603 887: 80

*Suoritettut työt:*

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus.* Pengerrystöitä jatkettiin pääasiallisesti Talviaisten ja Eväjärven liikennepaikkojen välillä, mutta myös osaksi Nytkymen ja Jämsänkosken välillä. Oriveden aseman laajennuksella suoritettiin polttoainevaraston raiteen pengerrystyöt ja aloitettiin veturitallin raiteen pengerrystyöt.

Lisämaata kuormattiin kaivinkoneilla Hirsilän sora-  
mäestä ja kuljetettiin normaaliraidejunilla useihin penkereisiin. Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1947 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:



T y ö l ä j i	V. 1947		Paljous	Rautatie- rakennukset.
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1938—1947	
Pengerrystyöt:				
Raivattu rata-aluetta .....	—	60 532: —	—	
Kaivettu maata laskuojista .....	2 416 m <sup>3</sup>	462 610: —	34 557.9 m <sup>3</sup>	
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	1 677 »	334 266: 75	57 523 »	
» » » syrjään .....	3 366 »	553 219: 50	15 622 »	
» » rataleikkauksista penkereisiin .....	34 894 »	9 429 518: 90	607 527 »	
» » rataleikkauksista syrjään .....	4 738 »	834 303: 50	27 696 »	
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia .....	3 212 »	437 674: —	66 113 »	
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla .....	78 036 »	9 922 162: 90	238 367 »	
Louhittu kalliota ojista .....	295 »	197 981: 50	1 802.5 »	
» » leikkauksista .....	19 440 »	10 207 452: 35	234 510.6 »	
Säretty isoja maakiviä .....	2 252 »	475 595: 50	49 297.5 »	
Tehty puualustaa .....	—	—	—	
» tuki- ja keilamuuria .....	210 »	91 047: 50	1 582.5 »	
» kivipäällystettä .....	255 m <sup>2</sup>	38 531: —	9 689.5 m <sup>2</sup>	
» soraverhousta .....	40 385 »	273 928: —	94 255 »	
» salaojaa .....	205 m <sup>1</sup>	55 268: —	610 m <sup>1</sup>	
Sorastus:				
Kuljetettu radesoraa normaaliraiteen junilla .....	31 002 m <sup>3</sup>	—	74 201 m <sup>3</sup>	

*Rummut ja ratasillat.* Yhden rummun kansi valettiin ja yhden muuraus aloitettiin. Tarkansalmen sillan km 20 teräsjänne asennettiin paikoilleen, yhden alikulkusillan betonikansi valettiin ja toisen muurit saatiin valmiiksi. Jämsänjoen sillan pilarien muuraaminen jatkui. Länkipohjan pysäkin tulo- tiellä muurattiin yhden tiesillan maatuet.

*Päällysrakenne.* Pääraidetta naulattiin 3.8 km, samoin Talviaisten laiturivaihteen sivuraiteet ja lisäraide Orivedellä eli yhteensä 5.106 km raidetta ja 4 vaihdetta. Oriveden—Torkkelin rataosa sorastettiin valmiiksi ja rata Talviaisiin saakka puoleen määrään.

*Aitaukset ja tiet.* Tasoylikäytäviä tehtiin 7 kpl. Km 21—22 valmistui 1 km uutta siirrettyä maantietä ja km 26 ja 28 tehtiin maanteiden siirtojen pengerrystöitä.

*Huonerakennukset.* Torkkelin pysäkillä valmistui pysäkkirakennus ja ulko- huoneita, Talviaisten pysäkillä ja Jämsän asemalla eräitten rakennusten perustuksia. Orivedellä tehtiin kolmen yhteensä 10 asuinhuoneistoa sisältävän rakennuksen ulkovuoraukset. Länkipohjaan tehtiin väliaikaisia majoitus- parakkeja.

#### *Simpeleen—Parikkalan yhdysratarakennus.*

Tämän 19 km pituisen yhdysradan rakentamisesta teki Eduskunta päätöksen maaliskuun 28 päivänä 1945. Vuonna 1947 jatkettiin syksyllä 1945 aloitettuja töitä. Rata valmistui sellaiseen kuntoon, että se kokonaisuudessaan voitiin avata liikenteelle joulukuun 1 päivänä.

#### *Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1946, 19 Pl. I: 5 .....	mk 1 145 081: 55
Myönnetty vuodelle 1947, 19 Pl. I: 6 .....	» 70 000 000: —
» lisää » 1947, » .....	» 20 000 000: —
	mk 91 145 081: 55

Käytetty vuonna 1947 .....	mk 77 257 829: 45
Siirtyy vuodelle 1948 .....	mk 13 887 252: 10



Rautatie-  
rakennukset.

*Suoritetut työt:*

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus.* Pengerrystöitä jatkettiin koko radalla. Kaikki muut leikkaukset saatiin pääasiallisesti valmiiksi, paitsi Joukionsalmen pohjoispuolella km 12 oleva leikkaus, josta kallio-osa louhittiin, maa-leikkauksen sensijaan jäädessä kesken. Eräät penkereet jäivät niinkään osittain vajaiksi. Soraa kuljetettiin alustavasti koko rataosalle pääasiassa Simpeleen—Koitsanlahden välillä olevasta sorakuopasta.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1947 sekä ratarakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työ l a j i	V. 1947		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1945—1947
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Raivattu rata-alueita .....	—	41 125: 50	—
Kaivettu maata laskuojista .....	1 101 m <sup>3</sup>	319 977: —	2 624 m <sup>3</sup>
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	3 750 »	431 587: —	11 719 »
» » » syrjään .....	1 122 »	94 796: —	2 797 »
» » leikkauksista penkereisiin .....	131 375 »	19 040 455: 40	207 544 »
» » leikkauksista syrjään .....	7 222 »	1 397 264: —	13 596 »
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia .....	13 110 »	1 563 408: 90	38 017 »
» » penkereisiin normaaliraiteen junilla .....	42 533 »	5 892 240: 30	103 931 »
Louhittu kalliota ojista .....	81 »	49 830: —	260 »
» » leikkauksista .....	18 813 »	15 571 229: 35	20 214 »
Säretty isoja maakiviä .....	4 256 »	828 187: 50	7 039 »
Vahvistettu penkereen alustaa .....	—	864 834: 50	—
Tehty tukimuuria .....	265 »	177 876: 50	265 »
» kiviverhousta .....	1 718 m <sup>2</sup>	308 557: —	1 870 m <sup>2</sup>
» turverhousta .....	—	—	3 855 »
» salaojaa .....	49 m <sup>3</sup>	38 200: —	146 m <sup>3</sup>
<i>Sorastus:</i>			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla .....	8 625 m <sup>3</sup>	661 974: 55	13 534 m <sup>3</sup>

*Rummut ja ratasillat.* Kaikki puuttuvat ja keskeneräiset rummut rakennettiin valmiiksi. Joukionsalmen sillan, km 11, muurit ja 8 m jännemittainen teräsbetonikannattaja rakennettiin. Kasurin ylikulkusillan, km 15, muurien rakennustyöt aloitettiin ja rautaosat hankittiin.

*Päällysrakenne.* Pääraidetta naulattiin 16.723 km ja sivuraidetta Koitsanlahden laiturivaihteella 1.196 km sekä vaihteita 9 kpl.

*Aitaukset ja tiet.* Maantien siirrolla km 7 suoritettiin pengerrystöitä ja Koitsanlahden liikennepaikalla tasoitustöitä.

*Huonerakennukset.* Koitsanlahden laiturivaihteen rakennusten ja Kasurin seisakkeen läheisen linjavahtituvan rakentaminen aloitettiin.

*Tampereen lentokonetehtaan ratarakennus.*

Tämän Sääksjärven asemalta Tampereen lentokonetehtaalalle johtavan 6.4 km pituisen haararadan rakentaminen tapahtuu Valtion Metallitehdaiden varoilla rautatiehallituksen ja Metallitehdaiden välisen raiderakennussopimuksen mukaisesti. Toukokuussa 1946 aloitettuja töitä jatkettiin vuonna 1947 ja rata valmistui väliaikaisesti siinä määrin, että se marraskuun 17 päivänä voitiin avata liikenteelle.

*Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1946 .....	mk 28 845 345: —
Rautatiehallituksen käytettäväksi asetettu vuonna 1947:	
Tampereen kaupungin maksama osuus radan kustannuksista .....	» 6 000 000: —
Lentokonetehtaan ennakkosuoritus .....	» 9 300 000: —
	mk 44 145 345: —



Käytetty vuonna 1947 .....	mk 42 663 129: 75	<i>Rautatie-</i>
Siirtyy vuodelle 1948 .....	mk 1 482 215: 25	<i>rakennukset.</i>

*Suoritetut työt:*

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus.* Kertomusvuonna jatkettiin pengerrystöitä radan koko pituudella, suurimmaksi osaksi konevoimin. Niitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1947 sekä ratarakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1947		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1946—1947
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Raivattu rata-aluetta .....	—	—	—
Kaivettu laskuojia .....	—	—	1 220 m³
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	1 593 m³	428 458: 50	4 030 »
» » » syrjään .....	160 »	46 850: —	160 »
» » leikkauksista penkereisiin .....	52 403 »	13 125 178: 50	58 300 »
» » leikkauksista syrjään .....	4 390 »	1 666 510: 50	4 467 »
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla .....	32 971 »	3 652 261: 75	33 618 »
Louhittu kalliota leikkauksista .....	5 721 »	3 552 505: 75	5 869 »
Säretty isoja maakiviä .....	1 488 »	958 341: 50	1 924 »
Tehty tuki- ja keilamuuria .....	239 »	253 370: —	239 »
» kivipäälyllystettä .....	219 m²	110 465: 50	219 m²
<i>Sorastus:</i>			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla .....	5 985 m³	803 429: 50	5 985 m³

*Rummut ja ratasillat.* Haararadan tullessa alkuosaltaan rinnakkaisraiteeksi Sääksjärven—Tampereen raiteille oli neljää vanhaa ratarumpua jatkettava. Lisäksi valmistui 5 rumpua ja Härmälänjoen teräsbetoninen 5 m vapaaaukkoinen holvisilta.

*Päällysrakenne.* Pääraide naulattiin työraidekiskoilla lentokonetehtaalle saakka sekä sinne yksi sivuraide. Sääksjärvelle naulattiin 4 ja Lentokone-tehtaalle 3 vaihdetta.

*Pohjois-Suomen radankorjaukset.*

Rautatierakennusosaston tehtäväksi 1. 12. 44 siirtyneitä hävitettyjen pohjoisten rataosien korjaustöitä jatkettiin vuonna 1947 edelleenkin huomattavin määrärahoihin ja työvoimin. Työt oli jaettu Rovaniemen piirin sekä 7., 8. ja 9. ratajaksojen kesken. Lisäksi jatkoi Rovaniemen 24-perheen asuintalon rakentamista yksityinen rakennusliike urakalla.

Kemijärven—Kellovälän rataosa avattiin liikenteelle väliaikaisesti korjattuna maaliskuun loppuun mennessä, ja siten oli hävitetty pohjoinen rata-verkkomme, lukuunottamatta Tornionjoenlaakson radan viimeistä osuutta Aavasaksa—Kauliranta, saatu auttavasti liikennekelpoiseen kuntoon. Väliaikaisluontoiset ratkaisut ja rakenteet aiheuttivat kuitenkin ja tulevat vielä lähivuosinakin aiheuttamaan paikallisia ja ajoittaisia liikenteen keskeytymiä Kemijoen ylityspaikoilla Rovaniemellä ja Kemijärvellä. Edellisessä väliaikaisen puusillan osittainen purkaminen jäänlähdon takia katkaisi liikenteen ajaksi 26. 4—13. 6., kun taas jälkimmäisessä joen ylittäminen voi toistaiseksi tapahtua vain talvikuukausina jäälle rakennettua raidetta pitkin, kertomusvuonna kolmen kuukauden aikana eli tammikuun puolivälistä huhtikuun 16 päivään saakka jatkuen liikenne loppuosan vuodesta kuitenkin erillisenä joen itäpuolisella rataosalla.



Siirtynyt vuodelta 1946, 19 Pl. I: 8 .....	mk	34 545 055: 60	
josta siirretty takaisin lisälmen—Ylivieskan radan kiskojen vaihdon määrärahaan siitä vuonna 1945 lainattu erä .....	»	20 881 918: 55	mk 13 663 137: 05
Myönnetty vuodelle 1947, 19 Pl. I: 9 .....	»	200 000 000: —	
» lisää » 1947, » .....	»	80 000 000: —	
» » » 1947, » .....	»	50 000 000: —	
	mk	343 663 137: 05	

Rataosa Oulu—Kemi . . . . .	mk	740 820: —	
» Kemi—Kauliranta—Rovaniemi . .	»	7 049 666: —	
» Rovaniemi—Kellosekä . . . . .		267 173 731: 15	
» Vaala—Hyrnsalmi . . . . .	»	5 607 012: —	mk 280 571 229: 15

7. ratajakso .....	mk	5 535 296: 35	
8. » .....	»	42 026 828: 90	
9. » .....	»	2 471 552: 60	mk 50 033 677: 85
			mk 330 604 907: —

*Huonerakennukset.* Lopullisia huonerakennuksia valmistui runsaasti ja toisia aloitettiin. Niinpä liikennerakennukset valmistuivat Nivavaarassa, Kuluksessa, Joutsijärvellä, Kursussa ja Märkäjärvellä, asuinrakennuksia Muurolassa 2 perheen, Rovaniemellä 2 perheen, Piirussa ratavartijan, Viassa ratamestarin, Kemijärvellä asemapäällikön sekä yksi 3 perheen ja kolme 4 perheen, Isokylässä ratamestarin sekä 2 perheen, Mäntyvaarassa ratavartijan, Joutsi-



järvellä 3 perheen, Kursussa ratamestarin sekä 2 perheen ja Märkäjärvellä ratamestarin rakennukset. Saunoja ja ulkokuonerakennuksia valmistui monin paikoin ja yleensä rinnan asuinrakennusten kanssa. Kemissä valmistui veturitalli, Muurolassa tavaramakasiini, Joutsijärvellä pumppuhuone ja Kemi-järvellä vaunumiesten työhuone.

Joukko väliaikaisia rakennuksia on edelleenkin täytynyt pystyttää.

*Radan varusteet.* Rovaniemellä valmistui ja tehtiin uusi kääntölava sekä opastin- ja turvalaitteita.

*Viestilaitteet.* Viestilinjan lopullinen korjaus suoritettiin valtakunnan rajalle saakka.

### *Rautatietutkimukset.*

#### *Varojen käyttö:*

*Rautatie-  
tutkimukset.*

Rautatietutkimuksiin käytettiin vuonna 1947 tutkimusvaroja seuraavasti:

Siirtynyt vuodelta 1946, 12 Pl. XII: 6 (v. 1944) .....	mk	136 215; 50
» » » 12 Pl. XII: 6 (v. 1944) .....	»	30 000: —
» » » 12 Pl. XII: 6 (v. 1946) .....	»	500 000: —
Myönnetty vuodelle 1947, 12 Pl. XII: 6 .....	»	500 000: —
	mk	1 166 215; 50
Käytetty vuonna 1947 .....	»	861 411: —
Siirtyy vuodelle 1948 .....	mk	304 804; 50

### *Suoritetut tutkimukset:*

#### *Jyväskylän—Muuramen ratasuunta.*

Vuoden 1946 lopussa aloitettu Jyväskylän—Muuramen ratasuunnan muutostutkimus suoritettiin anojain kustannuksella maastossa loppuun helmikuussa ja suunnitelma valmistui vuoden kuluessa.

Muutoksen tarkoitus on m. m. saada Jyväskylästä etelään aikaisemmin tutkittu päärata vedetyksi lähemmäs Säynätsalon teollisuuslaitoksia. Nyt tutkittu suuntaa erkanee Jyväskylän ratapihan länsipäästä, seuraa nykyistä Haapamäen radan suunta Jyväskylästä etelään johtavan maantien alikulku-sillalle saakka, minkä ylitettyään se kaartaa eteläänpäin ja kulkee Keljon-lahden länsirantaa ja edelleen Päijänteen rantaa seuraten Keski-Suomen pa-rantolalle, jonka rata sivuuttaa 440 m pitkässä tunnelissa tullen jälleen ran-nalle ja Säynätsalon saaren kohdalla olevalle Säynätsalon liikennepaikalle. Tästä voidaan rakentaa n. 2 km pituinen tehdasraide Säynätsalon saarelle. Päärata jatkuu Korpisensaaren, Majasaaren, Saarenkylän ja Vuohisaaren yli Jyväskylän—Jämsänkosken ratasuunnan Muuramen liikennepaikalle. Tut-kitun pääradan pituus on Jyväskylästä Säynätsalon liikennepaikalle 11.8 km ja Muurameen saakka 19.1 km.

Tutkittu suunta merkitsee pääradan osalta välillä Jyväskylä—Muurame 2 km matkan pitenemistä aikaisemmin tutkittuun läntisempään suuntaan verrattuna, mutta toiselta puolen jäisi viimeksimainitulla suunnalla oleva liiken-nettä haittaava n. 52 m korkea hukkanousu pois. Lisäksi uudella suunnalla saavutettaisiin Jyväskylän kaupungin asemakaavalliset sekä Säynätsalon ra-dan liikennepituuden n. 2.5 km lyhentämistä tarkoittavat tavoitteet.

#### *Säynätsalon—Jämsänkosken ratasuunta.*

Rautatiehallituksen esityksestä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö toukokuun 19 päivänä 1947 oikeutti rautatiehallituksen toimittamaan rauta-



*Rautatie-* tietutkimuksen Säynätsalon—Jämsänkosken välillä. Maastotutkimukset suoritetettiin kesän aikana ja suunnitelma on senjälkeen ollut valmisteltavana rautatiehallituksessa.

Tutkittu ratasuunta liittyy Muuramen liikennepaikalla Jyväskylän—Säynätsalon—Muuramen vuosina 1946—47 tutkittuun, edellä selostettuun linjaan. Muuramen liikennepaikka tulee Muuratjärven ja Päijänteen väliselle kannakselle, Hautalahden kohdalle. Siitä linja kulkee etelään Karisjärven länsirannan kautta, ylittää valtatie ja tulee Korpilahden viljelysaukealle, jonka luoteislaitaa ja edelleen valtatie rinnalla se tulee Lehtimäelle. Tästä se jatkuu Myllyjärven eteläpäitse ja Saarijärven pohjoisrannan kautta Jämsänkosken asutusalueen itäisivulle yhtyen aikaisemmin tutkittuun Oriveden—Jämsänkosken radan suuntaan. Ratasuunnan pituus Muuramen liikennepaikan keskeltä Jämsänkosken liikennepaikan keskelle on 37.7 km ja on sen maasto yleensä vaikeata.

### *Muita tutkimuksia.*

Metsähallituksen esityksestä ja kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön myönnettyä rautatiehallitukselle oikeuden käyttää tarkoitukseen määrätsumman säästyneitä tutkimusvaroja tutkittiin syksyllä aikaisemmin tutkitun *Pesio kylän—Suomussalmen haararadan* päätekohtaan suunnitellun lastausraiteen ja -alueen sovitusta metsähallituksen ehdottamalla tavalla, sekä laadittiin raidesuunnitelma.

*Käytetyt määrärahat.*

### *Käytetyt määrärahat.*

Rautatierakennuksiin ja radankorjauksiin niiden aloittamisesta alkaen vuosittain ja yhteensä käytetyt rahamäärät samoin kuin niihin ja rautatietutkimuksiin kaikkiaan vuonna 1947 käytetyt varat, täysiksi markkoiksi tasoitettuina, ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Kontiomäki— Taivalkoski	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi— Jämsä	Kemijärvi— Salla	Simpele— Parikkala	Pohjois-Suomen radan- korjaukset	Tampereen lentokone- tehtaan rata- rakennus
1934	2 017 109						
1935	9 611 692						
1936	10 521 163						
1937	9 712 299						
1938	12 450 915	1 601 382	491 053				
1939	29 912 353	10 081 576	11 861 449				
1940	4 443 702	6 333 869	16 931 281	75 023 169			
1941	3 867 966	5 027 573	19 759 320	173 277 878			
1942	5 391 173	6 348 928	19 493 313	111 279 359			
1943	6 373 486	6 333 637	12 097 374	86 576 931			
1944	4 031 845	4 050 136	14 468 874	23 024 630		2 883 980	
1945	3 958 285	5 189 915	49 228 700	404 935	7 072 596	296 997 938	
1946	—	11 195 484	65 452 150	2 969 010	36 782 322	326 454 944	11 154 655
1947	—	8 529 765	80 948 931	9 044 086	77 257 829	330 604 907	42 663 129
	102 291 988	64 692 265	290 732 445	481 599 998	121 112 747	956 941 769	53 817 784

*Yhteensä vuonna 1947:*

Rautatierakennukset ja radankorjaukset ..... 549 048 647: —  
Rautatietutkimukset ..... 861 411: —



## V. 1948.

Vuonna 1948 jatkettiin rautatierakennusosaston toimesta, paitsi jatkuvasti Rautatie-  
vähäisessä määrin Suolahden—Haapajärven radan rakentamista Äänekoskelta rakennukset.  
edelleen, Oriveden—Jämsän rautatien, Simpeleen—Parikkalan yhdysradan ja  
Tampereen lentokonetehtaan haararadan rakentamista sekä Pohjois-Suomen  
sodassa tuhottujen ratojen korjaamista. Tampereen lentokonetehtaan haara-  
radan rakennustyöt saatiin vuoden loppuun mennessä päätetyiksi.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin eri rautatierakennuksilla ja muilla  
rautatierakennusosaston alaisilla työpaikoilla seuraavasti:

### Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.

Rata oli päätetty rakennettavaksi huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla  
lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938. Töitä, jotka oli aloitettu  
lokakuussa 1938, mutta jotka radan ensimmäisen, Suolahden—Äänekosken  
välisen 7 km pituisen osan valmistuttua ovat olleet miltei keskeytyksissä,  
jatkettiin kuten edellisinäkin vuosina varsin rajoitetussa laajuudessa.

### Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1947, 19 Pl. I: 6 .....	mk 22 609 080: 70
Käytetty vuonna 1948 .....	» 15 428 320: 10
Siirtyy vuodelle 1949 .....	mk 7 180 760: 60

### Suoritettut työt:

Äänekosken kauppalan alueella jatkettiin pengerrystöitä pienin työvoimin.  
Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1948 sekä  
rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työ l a j i	V. 1948		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1938—1948
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista ..	—	—	6 396.5 m³
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	—	—	24 292 »
» » » syrjään .....	—	—	4 768 »
» » leikkauksista penkereisiin .....	2 853 m³	1 259 677:—	189 721.5 »
» » leikkauksista syrjään .....	1 734 »	441 435:—	18 330 »
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia .....	—	—	88 369 »
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla	—	—	51 426 »
Louhittu kalliota leikkauksista .....	974 »	525 507:—	11 308 »
Sädetty isoja maakiviä .....	1 065 »	338 105:—	42 823.1 »
Tehty tukimuuria .....	—	—	647 »
» kivipäällystettä .....	25 m³	17 560:—	2 368 m³
» soraverhousta .....	—	—	24 529 »
» salaojaa .....	—	—	1 140 m
<i>Sorastus:</i>			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla .....	—	—	86 321 m³

### Oriveden—Jämsän rautatierakennus.

Rata oli päätetty rakennettavaksi kesäkuun 3 päivänä 1938 annetulla  
lailla rautatierakennuksista vuosina 1938—1946. Sen pituus on 66 km, mihin  
sisältyvät 7 km pituinen Olkkolan satamarata ja 4 km pituinen Jämsänkosken  
tehdasrata. Vuonna 1948 jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä, ja  
valmistui radasta aikaisemmin liikenteelle avatun 19 km pituisen osan Ori-  
vesi—Talviainen lisäksi 8.4 km pituinen rataosa Talviainen—Länkipohja



*Rautatie-* siinä määrin, että se voitiin joulukuun 1 päivänä avata täydelliselle henkilö-  
*rakennukset.* ja tavaraliikenteelle.

*Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1947, 19 Pl. I: 6 .....	mk	28 603 887: 80
Myönnetty vuodelle 1948, 19 Pl. I: 8 .....	»	167 000 000: —
	mk	195 603 887: 80
Käytetty vuonna 1948 .....	»	189 617 400: 80
Siirtyy vuodelle 1949 .....	mk	5 986 487: —

*Suoritetut työt:*

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus.* Pengerrystöitä jatkettiin pääasiallisesti rataosalla Talviainen—Eväjärv, mutta osaksi jossain määrin myös rataosilla Eväjärv—Jämsä ja Jämsä—Jämsänkoski sekä Kollinmäen soraraiteella Jämsässä. Olkkolan satamaradalla suoritettiin täydennystutkimuksia. Ori-veden aseman laajennuksella jatkettiin veturitalliraiteen pengerrystöitä.

Lisämaata kuormattiin kaivinkoneella ja kuljetettiin junalla Hirsilän soramäestä eri penkereisiin yhteensä 44.000 m<sup>3</sup>. Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1948 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työla ji	V. 1948		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1938—1948
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Raivattu rata-aluetta .....	—	122 146: —	—
Kaivettu maata laskuojista .....	1 489 m³	569 751: —	36 046.9 m³
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	1 082 »	324 636: —	58 605 »
» » » syrjään .....	288 »	70 275: —	15 910 »
» » rataleikkauksista penkereisiin .....	20 042 »	8 540 019: 40	627 569 »
» » rataleikkauksista syrjään .....	3 528 »	961 174: —	31 224 »
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia .....	16 170 »	6 792 711: —	82 283 »
» » penkereisiin normaairaitteen junilla	45 202 »	15 748 573: 75	283 569 »
Louhittu kalliota ojista .....	991 »	1 085 003: 50	2 793.5 »
» » leikkauksista .....	13 618 »	11 340 519: 40	248 128.6 »
Säretty isoja maakiviä .....	2 428 »	681 999: —	51 725.5 »
Tehty tuki- ja keilamuuria .....	58 »	61 605: —	1 640.5 »
» kivipäällystettä .....	62 m²	92 329: 50	9 751.5 m²
» turve- ja soraverhousta .....	4 222 »	148 824: 50	98 477 »
» salaoojaa .....	152 m	72 626: —	762 m
Kiviheittoa .....	752 m³	987 276: 75	752 m³
<i>Sorastus:</i>			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla .....	59 159 »	8 530 365: 90	133 360 »

*Rummut ja ratasillat.* Rumpu pl 2 862+10 rakennettiin, samoin Kollinmäen soramäen raiteella olevat rummut pl 149+10, 110+5 ja 15+0. Alikulkusillan pl 1 255+11.5, j. v. 18 m, väliaikainen kannattaja asennettiin paikoilleen. Ratasillat pl 1 368+3, v. a. 4 m, ja 1 431+10, v. a. 3 m, rakennettiin. Länkipohjan pl 1 355 maantiesiirron silta pl 36+14, v. a. 3 m, rakennettiin, samoin tulotien silta pl 62+15, v. a. 3 m. Kuorma-alueen tulotien silta pl 71+13.5, v. a. 3 m, perustus tehtiin ja muurikivet kiilattiin.

*Päällysrakenne.* Pääraidetta naulattiin pl 982—1 462 30 kg/m kiskoilla, samoin vaihdettiin pl 15—303 ja 902—982 väliltä 22 kg/m ja 27 kg/m kiskot 30 kg/m painoisiin. Raidetta naulattiin yhteensä 12.2 km. Länkipohjan pysäkillä naulattiin tarvittavat sivuraiteet. Raidesoraa kuormattiin ja kuljetet-



tiin normaaliraiteen junilla 59.159 m<sup>3</sup>. Raide tuettiin ja oijottiin lopulliseen kuntoon Torkkelista Länkipohjaan asti. Rautatie-  
rakennukset.

*Aitaukset ja tiet.* Solttilan maantiesiirto pl 1 055—1 114, 1 396 m, valmistui ja luovutettiin tieviranomaisen hoitoon. Maantiesiirtoja pl 1 255 + 10 (Vilkkilä) ja pl 1 355 + 15 (Länkipohja) jatkettiin.

Tilustiet pl 1 147 (Eerola), 240 m, ja pl 1 173 + 12 (Salonen), 460 m, valmistuivat ja luovutettiin asianomaisten hoidettaviksi. Länkipohjan tilustien siirrolla pl 1 300—1 330 suoritettiin pengerrystyöt.

Tasoristeilyjä nousupenkereineen tehtiin Talviaisten—Länkipohjan välillä.

*Huonerakennukset.* Torkkelin liikennepaikalla valmistui 2-perheen asuinrakennus ulkokuonerakennuksineen. Niinikään valmistuivat Talviaisten pysäkkirakennus, pysäkin ulkokuonerakennus ja kellari. Länkipohjan pysäkkirakennus saatiin vesikattoon ja Jämsän aseman sauna valmistui. Talviaisten ja Länkipohjan matkustajalaiturit ja kuormaussillat valmistuivat. Joukko väliaikaisia asuinrakennuksia rakennettiin.

### *Simpeleen—Parikkalan yhdysratarakennus.*

Tämän 19 km pituisen yhdysradan rakentamisesta teki Eduskunta päätöksen maaliskuun 28 päivänä 1945. Vuonna 1948 jatkettiin syksyllä 1945 aloitettuja töitä ja valmistui rata niin, että se voitiin joulukuun 1 päivänä 1948 luovuttaa valmiitten ratojen kunnossapidettäväksi. Rajoittamaton liikenne alettiin samasta ajankohdasta liikenteen oltua joulukuun 1 päivästä 1947 rakennustyön vuoksi suuresti rajoitettu.

### *Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1947, 19 Pl. I: 6 .....	mk 13 887 252: 10
Myönnetty vuodelle 1948, 19 Pl. I: 8 .....	» 69 000 000: —
» lisää » 1948, » .....	» 8 000 000: —
Yhteensä	mk 90 887 252: 10
Käytetty vuonna 1948 .....	mk 90 835 358: 65
Siirtyy vuodelle 1949 .....	mk 51 893: 45

### *Suoritettut työt:*

*Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus.* Pengerrystöitä jatkettiin edelleen koko radalla ja käytettiin työssä pääasiassa kahta kaivinkonetta ja normaaliraiteen vetureita. Joukionsalmen pohjoispuolella km 12 oleva suurehko leikkaus saatiin valmiiksi ja sivussa ollut raide siirrettiin paikoilleen. Parikkalan aseman eteläpään leikkaus alennettiin Simpeleen raiteen kohdalla ja Tiviän raiteen alentaminen aloitettiin. Penkereet saatiin pääasiallisesti valmiiksi lukuunottamatta painuvaa Kasurin lammen pengertä. Soraa kuljetettiin Simpeleen lähellä olevasta sorakuopasta ja radan sorastus saatiin lähes valmiiksi.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1948 sekä ratarakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1948		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1945—1948
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Raivattu rata-aluetta .....	—	7 875: —	—
Kaivettu maata laskuojista .....	219 m <sup>3</sup>	89 557: —	2 843 m <sup>3</sup>
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	584 »	63 329: —	12 303 »
» » » syrjään .....	1 630 »	199 679: —	4 427 »
» » leikkauksista penkereisiin .....	41 304 »	8 278 137: 40	248 848 »
» » leikkauksista syrjään .....	13 554 »	2 243 010: 50	27 150 »



Rautatie-  
rakennukset.

Työläji	V. 1948		Paljous vv. 1945—1948
	Paljous	Kustannus mk	
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia .....	64 m³	7 040: —	38 017 m³
» » normaaliraiteen junilla .....	92 115 »	9 184 459: 95	196 046 »
Louhittu kalliota ojista .....	5 »	3 930: —	265 »
» » leikkauksista .....	1 829 »	2 844 831: 40	22 043 »
Säretty isoja maakiviä .....	1 058 »	277 371: —	8 097 »
Tehty tukimuuria .....	1 458 »	1 061 652: —	1 733 »
» kiviverhousta .....	854 m³	159 670: —	2 778 m³
» turveverhousta .....	892 »	29 117: —	4 747 »
» salaojaa .....	359 m	131 748: —	505 m
<i>Sorastus:</i>			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla .....	48 410 m³	5 336 990: 25	61 944 m³

*Rummut ja ratasillat.* Edellisenä vuonna aloitettu Kasurin ylikulkusilta, km 151, rakennettiin valmiiksi.

*Päällysrakenne.* Pääraiteessa olleet kevyet työraiteen vanhat kiskot vaihdettiin uusiin 30 kg/m painoisiin. Uutta raidetta naulattiin yhteensä 1.5 km.

*Aitaukset ja tiet.* Tiensiiro pl 755 valmistui ja Koitsanlahden tulotie saatiin väliaikaiseen ajokuntoon. Tasoitustöitä Koitsanlahdessa jatkettiin, samoin tasoristeilyjen rakentamista.

*Huonerakennukset.* Koitsanlahden laiturivaihteella valmistui kaksi 2-perheen asuinrakennusta, kaksi ulkohuonerakennusta, sauna ja 4-perheen kellari. Liikennerrakennuksen työt aloitettiin. Ratavartijan asunto Kasurin seisakkeen luona ulkohuonerakennuksineen valmistui.

Parikkalan asemalla suoritettiin huonerakennustöitä 11. ratajakson toimesta yhdysratarakennuksen varoista myönnettyllä 8.0 milj. markan suuruisella määrärahalta.

#### *Tampereen lentokonetehtaan ratarakennus.*

Tämän Sääksjärven asemalta Tampereen lentokonetehtaalte johtavan 6.4 km pituisen haararadan rakentaminen on tapahtunut Valtion Metallitehtaiden kustannuksella rautatiehallituksen ja Metallitehtaiden välillä huhtikuun 17 päivänä 1947 tehdyn raiderakennussopimuksen mukaan. Jo edellisenä vuonna, toukokuussa 1946 aloitettuja töitä jatkettiin ja viimeisteltiin vuonna 1948, ja saatiin ne, haararadan oltua väliaikaisesti valmistuneena liikenteelle avattuna jo marraskuun 17 päivästä 1947 lukien, kertomusvuoden loppuun mennessä päätetyiksi.

#### *Varojen käyttö:*

Siirtynyt vuodelta 1947 .....	mk 1 482 215: 25
Rautatiehallituksen käytettäväksi asetettu vuonna 1948 mk 47 000 000: —, mistä vähennetty vuonna 1947 saatu Lento- koentehtaan ennakkosuoritus mk 9 300 000: — .....	» 37 700 000: —
	mk 39 182 215: 25
Käytetty vuonna 1948 .....	» 36 954 665: 45
Siirtyy vuodelle 1949 .....	mk 2 227 549: 80

Tampereen lentokonetehtas on lisäksi maksanut mk 2 370 738: — suoritukseksi niistä alkuperäisen raidesopimuksen ulkopuolella olevista töistä, jotka ratarakennus on tehnyt 31. 1. 48 mennessä.



### Suoritettut työt:

Keskeneräiset leikkaukset saatiin elo-syyskuun vaihteessa valmiiksi ja kiskotetuiksi, joten liikenne, joka väliaikaisesti kulki leikkausten sivussa, voitiin siirtää kulkemaan leikkausten läpi. Sivuraiteet kiskotettiin Sääksjärven ja tehtaan ratapihoille ja vuoden lopussa suoritettiin väliaikaisen 22.343 kg/m kiskoista tehdyn raiteen kiskojen muutto 30 kg/m painoisiin.

Lentokonetehtaan liikenteen hoiti ratarakennus 20. 11. 48 saakka. Tänä aikana ovat ratarakennuksen työjunat kuljettaneet kaikkiaan 4 033 vaunua.

Pengerrystöitä ja raidesoran kuljetusta on vuonna 1948 sekä ratarakennuksen alusta lukien suoritettu seuraavasti:

Työlaji	V. 1948		Paljous vv. 1946—1948
	Paljous	Kustannus mk	
Raivattu rata-aluetta .....	—	—	—
Kaivettu laskuojia .....	—	—	1 220 m <sup>3</sup>
Siirretty maata ojista penkereisiin .....	—	114: —	4 030 »
» » » syrjään .....	221 m <sup>3</sup>	34 344: —	381 »
» » leikkauksista penkereisiin .....	9 470 »	2 601 884: 70	67 770 »
» » leikkauksista syrjään .....	2 374 »	880 439: —	6 841 »
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla .....	23 990 »	3 349 722: —	57 608 »
Louhittu kalliota leikkauksista .....	2 407 »	2 508 284: 90	8 276 »
Säätetty isoja maakiviä .....	273 »	129 071: —	2 197 »
Tehty tuki- ja keilamuuria .....	—	—	239 »
» kivipäälystettä .....	118 m <sup>2</sup>	160 863: —	337 m <sup>2</sup>
» turveverhousta .....	223 »	32 666: —	223 »
» salaojaa .....	—	117 194: 50	—
<i>Sorastus:</i>			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla .....	17 408 m <sup>3</sup>	2 133 578: 90	23 393 m <sup>3</sup>

### Pohjois-Suomen radankorjaukset.

Joulukuun 1 päivästä 1944 lukien rautatierakennusosaston tehtäväksi siirtynyttä sodassa hävitettyjen pohjoisten rataosien korjaamista jatkettiin edelleenkin vuonna 1948. Työt oli, kuten edellisenäkin vuonna, jaettu Rovaniemen piirin sekä 7., 8. ja 9. ratajaksojen kesken. Lisäksi yksityisen rakennusliikkeen rakentama Rovaniemen 24-perheen asuinrakennus valmistui maaliskuun puoliväliin mennessä.

Jo edellisenä vuonna auttavaan liikennekuntoon saadulla pohjoisella rataverkolla, mistä vain vähäinen Aavasaksan—Kaulirannan rataosa on edelleenkin jälleenrakentamatta, jatkui liikenne Rovaniemellä ja Kemijärvellä olevien Kemijoen ylityspaikkojen aiheuttamin tavanmukaisin keskeytyksin ja rajoituksin. Edellisessä paikassa jäänlähdön ja kevättulvan takia tapahtunut väliaikaisen puusillan osittainen purkaminen katkaisi liikenteen 15. 4.—21. 6. väliseksi ajaksi, ja jälkimmäisessä taas voitiin joki ylittää vain jälle rakennettua raidetta pitkin, joka kertomusvuonna oli käytännössä 10. 1.—9. 4. sekä vuoden lopulla 28. 12. lähtien.

### Varojen käyttö (Rovaniemen piiri):

Siirtynyt vuodelta 1946, 19 Pl. I: 8 .....	mk	478 451: —
» » 1947, 19 Pl. I: 9 .....	»	339 105: 65
Myönnetty vuodelle 1948, 19 Pl. I: 11 .....	»	54 900 000: —
Myönnetty lisää vuodelle 1948, 19 Pl. I: 11 .....	»	118 000 000: —
» » » 19 Pl. V: 1 .....	»	24 000 000: —
	mk	197 717 556: 65
Käytetty vuonna 1948 .....	»	196 159 210: 10
Siirtyy vuodelle 1949 .....	mk	1 558 346: 55



Rautatie-  
rakennukset.

### Suoritetut työt:

**Pengerrystyöt.** Varsinaisia pengerrystöitä esiintyi, kuten edellisenäkin vuonna, mainittavasti vain Rovaniemen uudella ratapihalla, jonka leikkauksista ja sorakuoppa-alueelta kaivettiin kaikkiaan tasaluvuin 100.000 m<sup>3</sup> maata.

**Rummut ja ratasillat.** Vuoden kuluessa valmistuivat Pohjois-Suomen radankorjausten Rovaniemen piirissä seuraavat sillat: Juntinajan 7 m, Pyy-siönajan 10 m, Moitajan 7 m, Ruopsanajan 16 m, Iso-Saarijan 12 m ja Pikku-Saarijan 7 m jänteisillä sillat, joiden teräsjänteet on asennettu paikoilleen. Siltamuureja on terässilloissa korjattu yhteensä 4 400 m<sup>3</sup>, joka jakautuu 19 sillan kesken, valmistuen ne suurimmaksi osaksi. Suurimmat muurien korjaukset tapahtuivat Rovaniemellä Ounaskosken ja Suutarinkorvan silloilla. Särkijän 5 m v. a. ja Kevonajan 4 m v. a. holvisillat valmistuivat lopulliseen kuntoon. Kulujan 21 m ja Pirttijän 18 m teräsjänteet on koottu, mutta vielä paikoilleen siirtämättä. Betonikantaisia siltoja valmistui Veitikan-ajan 6 m v. a. silta ja Kirkkotien 8.90 + 8.90 m jännteinen alikulkusilta reräsbetonista Rovaniemellä. Siltojen raivaus- ja perustamistöitä tehtiin 16 sillalla.

Ratajaksojen toimesta on suoritettu siltojen korjauksia rataosilla Oulu—Kauliranta—Rovaniemi ja Vaala—Kontiomäki—Hyrynsalmi, ja valmistuivat tällöin seuraavat sillat: Vuornosjan 10 m, Olhavanjan 12 + 16 + 12 m, Viantienjan 15 m, Tikkalanajan 10 m, Iso-Ruonajan 10 m, Vähä-Ruonajan 8 m, Liakanjan 12 × 11, 80 m, Kaisajan 15 + 15 m, Vaajan 11 + 13 + 11 m, Louejan 28 m, Pisajan 10 m, Antinajan 10 m, Ternujan 16 + 16 m, ja Hirvasjan 8 m jänteisillä sillat. Vaalan—Kontiomäen—Hyrynsalmen rataosalla valmistuivat Liminpuron 12 m, Vaarainjan 10 m ja Kongasjan 16 m teräsjänteet ja Ristijärven—Hyrynsalmen maantiellä 15 m jännteinen alikulkusilta. Iijan 10 + 80.4 + 80.4 + 10 m jänteisestä terässillasta valmistuivat 10 + 80.4 m jänteet. Kiiminginjan sillan muureja korjattiin.

**Päällysrakenne.** Raidetta naulattiin kaikkiaan 2.218 km, pääasiallisesti Rovaniemen uudella ratapihalla, missä lisäksi naulattiin vaihteita 13 kpl.

Raiteiden korjaukseen ryhdyttiin kiskonpätkiä hitsaamalla, missä käytettiin ranskalaisen Gennevilliers-tehtaan menetelmiä. Hitsaaminen suoritettiin liikennepaikalla puristusmenetelmää käyttäen, mutta avoradalla hitsaamalla suoraan raiteeseen, jolloin käytettiin avosaumamenetelmää. Hitsaamalla korjattiin raidetta Pirttijän—Kuusivaaran välillä 8.2 km. Työtä haittasivat, paitsi aluksi ilmennyt tottumattomuus, osittainen työvoiman ja tarveaineiden puute sekä junaliikenteen häiritsevä vaikutus.

**Huonerakennukset.** Lopullisia huonerakennuksia valmistui siinä määrin, että puiset liikennerrakennukset sekä suurin osa puisista asuinrakennuksista on nyttemmin vähäisiä viimeistelytyitä lukuunottamatta saatu rakennetuiksi valmiiksi. Liikennerrakennukset valmistuivat Viassa, Misissä, Kuusivaarassa, Hanhikoskella, Isokylässä ja Salmivaarassa, asuinrakennuksista Suutarinkorvan siltavartijatupa ulkokuonerakennuksineen, Kuluksessa 2-perheen, Viassa 3-perheen, Misissä 3-perheen, Kemijärvellä 4-perheen, Salmivaarassa ratavartijan ja Märkäjärvellä 4-perheen rakennukset. Saunoja ja ulkokuonerakennuksia valmistui niinkään, ja järelläolevien rakentamista jatkettiin. Kemijärvellä rakennettiin veturitallia ja muurattiin vesitornia, johon asennettiin vesisäiliö. Pumppuhuone rakennettiin valmiiksi.

### Rautatietutkimukset.

Rautatie-  
tutkimukset.

### Varojen käyttö:

Rautatietutkimuksiin käytettiin vuonna 1948 tutkimusvaroja seuraavasti:

Siirtynyt vuodelta 1947, 19 Pl. XII: 6 .....	mk 250 000: —
Myönnetty vuodelle 1948, 19 Pl. XII: 6 .....	» 500 000: —
	mk 750 000: —



Käytetty vuonna 1948 .....	mk 725 898: 50	<i>Rautatie-</i> <i>tutkimukset.</i>
Siirtyy vuodelle 1949 .....	mk 24 101: 50	

*Suoritetut tutkimukset:*

*Kotaladon—Taalintehtaan ratasuunta.*

Eduskunnan lausuttua tammikuun 15 päivänä 1948 päivätyssä kirjelmäsään toivomuksen, että Hallitus toimituttaisi tutkimuksen ja suunnitelman rautatien rakentamiseksi Perniön kunnassa olevalta Kotaladon liikennepaikalta Dragsfjärdin kunnassa sijaitsevalle Taalintehtaalte, ja rautatiehallituksen annettua siitä lausuntonsa oikeutti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö maaliskuun 13 päivänä 1948 rautatiehallituksen toimittamaan sanotun rautatietutkimuksen. Maastotutkimukset suoritettiin kesän aikana, ja suunnitelma on senjälkeen ollut valmisteltavana rautatiehallituksessa.

Tutkittu suunta erkanee Turun—Karjaan rataosalla sijaitsevan Kotaladon laiturivaihteen eteläpäästä, kaartuu Lehmijärven eteläpuolitse lounaaseen ylittäen Hamarinjärven ja ohittaa Teijon tehdasalueen sen länsipuolitse. Täältä suunta jatkuu Puolukkajärven luoteispuolta Mathildedaliin, sieltä edelleen Strömmaan, missä se ylittää kanavan Kemiön—Perniön maantien ja Strömman sahan välistä. Edelleen suunta jatkuu edellämainitun maantien pohjoispuolta Gannelbyn kartanon alueelle, missä se ylittää maantien edeten Kemiön peltoaukean eteläreunaa Vreetaan ylittäen Vetlaksin—Kemiön ja Dragsfjärdin—Kemiön maantiet seuraten viimeksimainitun tien luoteispuolta Björkbodan peltoaukeamalle. Ratasuunta ylittää uudelleen Dragsfjärdin—Kemiön maantien, jatkuu Krakvikjärven itäpuolitse ja Ison Masuunijärven pohjoispäästä Hertsbolen peltoaukeamalle, mihin tulee pääteliikennepaikaksi Taalin asema.

Tutkitun radan pituus Kotaladon liikennepaikan keskeltä Taalin liikennepaikan keskelle on 50.7 km. Tästä on suunniteltu vielä noin 3.0 km pituinen tehdasraide Taalintehtaalte.

Tutkittu suunta on maastoltaan vaikeata Strömmaan asti, mutta on siitä eteenpäin yleensä keskinkertaista.

*Käytetyt määrärahat.*

Vuonna 1948 käynnissä olleisiin rautatierakennuksiin ja radankorjauksiin niiden aloittamisesta alkaen vuosittain ja yhteensä käytetyt rahamäärät samoin kuin niihin ja rautatietutkimuksiin kaikkiaan vuonna 1948 käytetyt varat, täysiksi markoiksi tasoitettuina, ilmenevät seuraavasta taulukosta.

*Käytetyt määrärahat.*

Vuosi	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi—Jämsä	Simpele— Parikkala	Pohjois-Suomen radankorjaukset	Tampereen lento- konetehtaan ratarakennus
1938 ....	1 601 382	491 053			
1939 ....	10 081 576	11 861 449			
1940 ....	6 333 869	16 931 281			
1941 ....	5 027 573	19 759 320			
1942 ....	6 348 928	19 493 313			
1943 ....	6 333 637	12 097 374			
1944 ....	4 050 136	14 468 874		2 883 980	
1945 ....	5 189 915	49 228 700	7 072 596	296 997 938	
1946 ....	11 195 484	65 452 150	36 782 322	326 454 944	11 154 655
1947 ....	8 529 765	80 948 931	77 257 829	330 604 907	42 663 129
1948 ....	15 428 320	189 617 400	85 335 358	259 199 206	36 954 665
	80 120 585	480 349 845	206 448 105	1 216 140 975	90 772 449

*Yhteensä vuonna 1948:*

Rautatierakennukset ja radankorjaukset .....	586 534 949: —
Rautatietutkimukset .....	725 898: —



#### IV. Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.

##### V. 1945.

*Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.*

*Veturit.* Kertomusvuoden alussa valmistettiin viskurilumiauran viimeiset piirustukset, jotka pääasiallisesti käsittivät jarrulaitetta, lumiauravaunun ja tenderin välistä vetolaitetta ja viskurivaippaa osineen. Lumiauran osat on jo kauan sitten tilattu eri yksityistoiminimiltä, mutta niitä ei ole vielä toimitettu.

Tärkein työ vuoden kuluessa oli rautatiehallituksen suunniteltavaksi määräämään keskiraskaalla kiskoituksella varustetuilla radoilla käytettävän tavaraliikenneveturin Tv3 osapiirustusten laatiminen.

Hr2- ja Hr3-veturit, jotka monessa suhteessa erosivat muista vetureistamme, olivat jo aikaisemmin antaneet aihetta muutamiin valituksiin. Näitä henkilöliikennettä varten rakennettuja vetureita käytettäessä raskaassa tavaraliikenteessä osoittautui välivetolaite heikoksi ja joutui useasti korjattavaksi. Muutama sarjoihin kuuluva veturi oli varustettu vanhanmallisella luistivalta-venttiilillä, joka kyllä oli kevennetty, mutta kevennyslaite kului nopeasti vuotavaksi, jolloin valtaventtiiliin käsittely kävi niin raskaaksi, että kuljettaja vain vaivoin hallitsi sitä. Epäkohtana näissä vetureissa oli myös, että tulipesän luukku oli avattava käsin, mikä oli haitaksi polttoainetta heitettäessä uuniin. Heikkouksien korjaamiseksi suunniteltiin uusi välivetolaite ja uusi valtaventtiili sekä varustettiin tulipesänluukku paineilma-aukaisimella. Näitä osia varten laadittiin tarvittavat piirustukset.

Aikaisemmin oli monta erikoisvarusteosaa tilattu Saksasta. Kun tämä nyt oli joutunut pois hankkijoittemme joukosta, oli pakko valmistaa k. o. osat mikäli mahdollista kotimaassa, joten oli laadittava niiden täydelliset piirustukset. Eräissä tapauksissa ostettiin uudet osat ulkomailta, mutta ne eivät sopineet vanhoihin kannattimiin, joten niistä oli tehtävä uudet piirustukset. K. o. osat kuuluivat syöttölaitteisiin ja voitelulaitteisiin.

Vielä mainittakoon m. m. muutospirustuksia osista, jotka eri veturi-sarjoja korjattaessa konepajoissamme kaipasivat vahvistusta tai liikenteessä muita parannuksia.

Standardisointia varten tehtiin erikoispiirustuksia ja uusia hankintamääräyksiä laadittiin. Junaturvallisuussäännön uuden painoksen junapainotaulukot tarkastettiin sekä valvottiin uusien vetureiden valmistusta Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus Osake-Yhtiön ja Lokomo O. Y:n konepajoissa Tampereella.

*Vaunut.* Vuonna 1945 rakennettaviksi aiotuista, eniten suunnittelu- ja piirustustyötä aiheuttaneista vaunuista mainittakoon vanhoille aluskehyksille rakennettavat 4-akseliset III lk päivävaunut, uusi desinfioimisvaunu ja veturinlämmittäjien opetusvaunu. Näistä yllämainitut päivävaunut rakennetaan erimallisille henkilövaunujen aluskehyksille, desinfioimisvaunu 17.5 m:n henkilövaunun aluskehykselle ja Neuvostoliittoon luovutetun aikaisemman veturinlämmittäjien opetusvaunun tilalle tarkoitettu vaunu 14 m:n O-vaunun aluskehykselle. Näiden vaunujen suunnittelu- ja piirustustyö suoritettiin kertomusvuonna.

Edelleen laadittiin piirustukset Hd-vaunujen muuttamiseksi polkupyörien- ja suksienkuljetusvaunuiksi Gep, johon tarkoitukseen aikaisemmin käytetyt vaunut oli luovutettu Neuvostoliitolle.

Pyöräkertojen niukkuuden johdosta jouduttiin tutkimaan valurautaisten kovavalupyörien käyttömahdollisuuksia tavaravaunuissa. Tutkimuksen tuloksena laadittiin piirustukset ja hankintamääräykset mainitunlaisille pyörille.

Muita vaunurakenteita koskevia töitä olivat matkustajavaunujen hihna-



käyttöisten sähkölaitteiden muuttaminen kardaanikäyttöisiksi, telin A7 Liikkuvan kaluston korjaus ja muut vähäisemmät vaunujen erikoisosien muutostyöt.

Jo aikaisemmin aloitettuja veturien kääntösiltojen käyttökoneistojen piirustustöitä jatkettiin ja saatettiin loppuun 22 m kääntösiltojen osalta. Moottoriveturien ja -vaunujen koneistojen osapiirustuksia laadittiin edelleen. Rata-autoiksi muutettavia henkilöautoja varten tehtiin tarpeelliset piirustukset.

Standardisoimista jatkettiin, ja laadittiin uusia hankintamääräyksiä.

Työjärjestyksen mukaisesti huolehdittiin vastaanottotarkastuksista, jolloin m. m. valvottiin uusien vaunujen ja niiden pyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajassa sekä erilaisten laitteiden valmistusta yksityisissä konepajoissa. Lisäksi huolehdittiin Neuvostoliittoon palautettavien vaunujen luovutuksesta.

**Lämmityslaitokset.** Vuoden 1945 kuluessa tehtiin koneteknillisessä toimistossa työpiirustukset Seinäjoen veturitallin laajennuksen, Oulun uuden veturitallin, Simpeleen autovajan laajennuksen, Hyvinkään konepajan virkailijain asuintalon, Helsingin ratapihan vaunujenlämmityskeskuksen, Etu-Simolan asematalon lisärakennuksen ja V. R:n hallintorakennuksen laboratoriokerroksen lämmityslaitoksia varten.

Ilmanvaihtosuunnitelmia tehtiin Heinolan autotallin, Tampereen asematalon lämpökeskuksen sekä samoin Tampereen autotallin lataushuoneen tuulettamiseksi.

Vaunuihin nähden tehtiin kertomusvuonna III lk:n päivävaunun, litt. Ei ja opetusvaunun lämmityslaitosten työpiirustukset.

Konstruktivistien töiden ohella on koneteknillinen toimisto suorittanut sekä yksityisten toiminimien että Helsingin konepajan valtionrautateille rakentamien lämmityslaitosten ja vesi- ja viemärlaitteiden tarkastamisia ja vastaanottoja sekä antanut lausuntoja polttoaineenkulutusta koskevista y. m. lämpötekniillisissä asioissa.

**Konepajat:** Valtionrautateiden pääkonepajoja oli vuonna 1945 kaikkiaan kuusi, nimittäin Helsingissä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Helsingin konepajan osana toimii toistaiseksi Karjalan konepaja Hyvinkäällä ja Kuopion konepajan alaisena toistaiseksi Pieksämäen vaununkorjauspaja. Konepajain toiminta vuonna 1945 on pääasiallisesti ollut edellisen vuoden työskentelyn jatkoa, kohdistuen liikkuvan kaluston kunnossapitoon ja uusimiseen. Erinäisiä töitä on vuonna 1945 suoritettu allaolevan taulukon mukaisesti.

### Liikkuvan kaluston korjaus vuonna 1945.

	Korjattu liikkuvaa kalustoa											
	Vetureita ja moottorivaunuja				Henkilövaunuja <sup>1)</sup>			Tavaravaunuja				
	Työskorjaus	Vai- korjaus	Pika- korjaus	Vaurio- korjaus	Työskorjaus	Pika- korjaus	Vaurio- korjaus	Työskorjaus	Vai- korjaus	Pika- korjaus	Vaurio- korjaus	
<i>Pääkonepajat</i>	284	280	381	83	1 255	891	9	7 180	863	6 636	92	
Helsinki .....	90	71	261	33	—	—	—	—	—	—	—	
Pasila .....	9	14	2	4	943	125	—	3 459	—	1 273	—	
Turku .....	41	39	18	11	59	183	—	966	250	2 643	—	
Vaasa .....	52	59	22	5	61	109	3	634	171	389	19	
Oulu .....	21	17	58	22	58	181	6	496	80	968	73	
Kuopio & Pieksämäki ..	71	80	20	8	134	293	—	1 625	362	1 363	—	
<i>Varikot</i>	—	—	10 130	133	—	13 937	58	—	2 357	57 969	561	
I varikkojakso .....	—	—	6 846	53	—	2 255	2	—	1 453	16 074	102	
II » .....	—	—	786	12	—	2 331	23	—	715	7 362	186	
III » .....	—	—	956	2	—	2 784	5	—	—	9 991	18	
IV » .....	—	—	1 542	66	—	6 567	28	—	189	24 542	255	
<b>Yhteensä</b>	<b>284</b>	<b>280</b>	<b>10 511</b>	<b>216</b>	<b>1 255</b>	<b>14 828</b>	<b>67</b>	<b>7 180</b>	<b>3 220</b>	<b>64 605</b>	<b>653</b>	

<sup>1)</sup> Henkilövaunujen lukumäärään sisältyy myös posti-, ravintola-, junailija- ja matkatavara-vaunut.



*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*

Paitsi näitä töitä on pääkonepajoissa suoritettu muitakin töitä, joista erikokoisesti mainittakoon seuraavat:

*Helsingin konepajassa on valmistettu m. m.*

1 kpl	veturin kattiloita,
26 »	veturin männänvarsia,
100 »	veturin puskinlyhtyjä,
190 »	veturin merkkilasilyhtyjä,
112 »	veturin vedonkiihdyttimiä,
8 »	veturin kattilan varustimia,
110 »	veturin savutorvia,
15 »	veturin ilmapumppuja,
3 »	veturin syöttöpumppuja,
2 856 »	puskimia,
950 »	vetokoukkuja,
3 000 »	jousilaattoja,
480 »	vaununakseleita,
269 »	pyöräkertoja,
10 »	vesiviskureita,
12 »	injektoreja,
500 »	teräskankia,
100 »	halkaisukiiloja ja
110 »	öljylamppuja.

Muille valtionrautateiden konepajoille, rataosastolle ja varikoille on korjattu m. m.:

95 kpl	veturin valaistuseraattoreita,
512 »	veturin ilmapumppuja,
53 »	veturin syöttöpumppuja,
34 »	veturin kattiloita,
80 »	veturin savutorvia,
10 »	rapid-kattiloita,
2 »	lokomobiileja,
101 »	akkumalaattorivaunuja,
3 »	moottoriruiskuja,
3 »	kaivinkoneita,
2 »	höyrynostureita,
18 »	worthintonpumppuja,
12 »	vesiviskureita ja
12 675 »	vaunun kannatusjousia.

Konepajassa on toimitettu 94 täys- ja 51 sisäpuolista kattilankatsastusta sekä 179 kattilankorjauksen yhteydessä tehty 17 uutta tulipesää ja 40 tulipesää osittain uusittu. Kontiomäellä asennettu vesiviskuri ja 500 m maavesijohtoa, asennettu 12 huoneen rakennukseen keskuslämmitys-, vesijohto- ja viemärlaitteet. Salossa ja Hämeenlinnassa asennettu 6» vesiviskuri kummassakin. Rautaa ja terästä on konepajassa käytetty kaikkiaan 638.4 tonnia, josta pajassa 486 tonnia, sekä valettu takkirautaa 2 290 tonnia ja messinkiä 38.7 tonnia.

*Pasilan konepajassa:*

valmistettu uusia vaunuja:

52 kpl	2-aks. paikallisjunavaunuja,
23 »	konduktöörivaunuja,



- 358 kpl 2-aks. katett.tavaravaunuja, pitemp.,  
331 » 2 aks. avonaisia tavaravaunuja, kantavamp.,  
12 » postivaunuja;

*Liikkuva  
kalusto ja  
sen tarve-  
ainekulu-  
tus, kone-  
pajat ja  
sähkö-  
laitteet.*

uudelleen rakennettuja vaunuja:

- 14 kpl soravaunuja,  
30 » Hdk- vaunuja rakennettu Gep- vaunuiksi,  
2 » matkustajavaunuja,  
58 » katettuja tavaravaunuja,  
104 » avonaisia tavaravaunuja,  
58 » Neuvostoliiton vaunuja;

vaunuissa suoritettuja muutostöitä:

vetolaitoksia vahvistettu .....	4	matkustajavaunuun,
vetolaitoksia vahvistettu .....	22	tavaravaunuun,
jousipukit vahvistettu .....	17	tavaravaunuun sekä
laakeripesät n:o 8 muutettu .....	6	tavaravaunuun;

muut huomattavimmat työt:

3 kpl veturin kääntöpöytiä 20 m.

Käytetty kaikkiaan 3 047 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 647 ja niitti- ja pulttiosastossa 576 tonnia, valettu messinkiä 18 659 kg.

*Turun konepajassa on valmistettu m. m.*

- 1 026 kpl vaihteen kielii,  
596 » vaihteen risteyksiä,  
400 » vaihteen asettimia,  
4 916 » muita vaihteisiin tai risteyksiin kuuluvia osia,  
1 030 » käsiopaste-, vaihde- y. m. lyhtyjä,  
2 790 » voide- y. m. kannuja,  
5 295 » karbiidi- y. m. lamppuja,  
1 530 » kirveitä ja moukareita,  
300 » rikkalapioita,  
870 » sankoja ja kippoja,  
19 » resiinoja ja käsivaunuja,  
4 » veturitallin ovia ja  
60 par raidepuskimia.

Konepajassa on toimitettu 33 täys- ja 17 sisäpuolista kattilankatsastusta ja uudelleen rakennettu 21 tavaravaunua. Toisille konepajoille korjattu 14 veturikattilaa. Käytetty kaikkiaan 906 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 190 tonnia, valettu 3 844 kg valurautaa ja 12 088 kg messinkiä.

*Vaasan konepajassa on valmistettu m. m.*

- 65 kpl veturin jousia,  
23 » halkomittavaunuja,  
110 erää halkomittavaunun rautaosia ja  
1 kpl halkomittavaunun hinauslaitteita.

Konepajassa on toimitettu 24 täys- ja 26 sisäpuolista kattilankatsastusta ja rakennettu uudelleen 7 vaunua. Käytetty kaikkiaan 84 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 53 tonnia. Valettu 745 kg valurautaa ja 15 987 kg messinkiä.



*Liikkuva  
kalusto ja  
sen tarve-  
ainekulu-  
tus, kone-  
pajat ja  
ähtö-  
laitteet.*

*Oulun konepajassa on valmistettu m. m.*

2	kpl	veturitallin ovia,
6	»	savutorvia eristyslaatikkoineen,
9 409	»	erilaisia isohkoja pultteja,
6 060	»	aluslevyjä,
1 000	»	kapearaiderataskon sidekiskoja,
18	»	3- pyör. resiinoja,
34	»	kuormaussiltoja,
15	»	matkatavarakärriä ja
21	»	tukkinostimen ristikkopalkkeja.

Konepajassa on toimitettu 8 täys-, 10 sisäpuolista kattilankatsastusta, korjattu 10 lumiauraa, 6 kaivinkonetta, 6 veturitallin ovea, 31 halkosirkkeliä, 6 kuorma- ja rata-autoa ja 20 paloruiskea. Käytetty kaikkiaan 91 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 20.6 tonnia. Messinkiä valettiin 6 569 kg.

*Kuopion konepajassa ja sen alaisena toimivassa Pieksämäen vaunukorjaus-  
pajassa on valmistettu m. m.*

3	kpl	levyleikkureita,
200	»	arinarautoja,
1 500	»	hevoslaudan puikkoja,
7	»	kirjoituspöytiä ja
100	»	halkomittavaunuja.

Konepajassa on toimitettu 21 täys- ja 38 sisäpuolista kattilan katsastusta. Korjattu 2 lumiauraa, 15 resiinaa, 1 polttomoottori, 2 pilkkomiskonetta, 1 sirkkelimoottori, 11 kpl matkatavarakärriä ja 125 kpl veturinjousia. Käytetty kaikkiaan 113 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 52 tonnia. Valettu messinkiä 17 932 kg.

Selostusvuoden aikana on pääkonepajoissa työtehon parantamiseksi suori-  
tettu pienempiä laajennustöitä sekä hankittu uusia työkoneita ja laitteita,  
joista huomattavimpina toimenpiteinä tässä suhteessa mainittakoon:

*Helsingin konepajassa* on työskentelypinta-alaa laajennettu veturikorjaus-  
osastolla 123 m<sup>2</sup> ja puutyöosastolla 110 m<sup>2</sup>. Uusia peseytymispaikkoja on  
rakennettu 180 miehelle, 2 suihkuhuonetta pinta-ala 237 m<sup>2</sup>. Yksi veturien  
korjauspaikka on varattu kaivinkoneiden ja liikuteltavien nostimien y. m. s.  
korjauksia varten.

Takomorakennukseen on tehty uusi sementtitiilinen vesikatto n. 1 575 m<sup>2</sup>.  
Veturikorjausosastolle on hankittu Demag-nosturi.

*Pasilan konepajaan* on hankittu 1 kpl sahanteroituskone, 1 kpl tasojiyrsin-  
kone ja 5 kpl sähkömoottoreita sekä 4 kpl puutavarasuojia ja 1 kpl kaasugeneraattori.

*Turun konepajaan* on hankittu 8 kpl ruuviväkipyöriä ja 4 kpl nesteväki-  
vipuja. Lakkiosastolle on rakennettu pienehkö koppi ruiskumaalausta varten.

*Oulun konepajaan* on hankittu ilmakompressorია varten uusi sähkömoottori  
ja kattilaosastolle puhdistuslaite tuliputkia varten, sekä nosto-osaston vaunun-  
siirtolavan kiskoitusta jatkettu, niin että sen pituus on nyt 43.8 m.

*Kuopion konepajaan* on hankittu vaihtoveturi sekä 1 sähkömoottori ja 1  
metallijyrsinkone.

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päivisin työviikoin.  
Yleensä on työskennelty yhdessä vuorossa, mutta kuitenkin useilla osastoilla  
on työskennelty kahdessa vuorossa sekä tehty ylityöitä.

Tunneiksi laskettuna oli työntekijäin ja oppilaiden työssäoloaika sekä  
pääkonepajoissa että varikkokonepajoissa ja Riihimäen lennätinkonepajassa  
seuraava:



	Tuntien luku		
	v. 1945	v. 1944	v. 1943
Pääkonepajoissa .....	8 180 730	7 593 677	7 536 711
Varikkokonepajoissa .....	1 201 940	1 072 896	942 948
Lennätinkonepajassa .....	96 840	65 403	64 935
Yhteensä	9 479 510	8 731 976	8 544 594

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.*

*Valmistearvo oli selontekovuonna allamainittu:*

	Valmistearvo mk		
	v. 1945	v. 1944	v. 1943
Pääkonepajoissa .....	665 373 640	405 389 787	410 056 497
Varikkokonepajoissa .....	68 391 961	28 201 903	24 882 506
Lennätinkonepajassa .....	4 143 710	1 861 596	1 570 782
Yhteensä	737 909 311	435 453 286	436 509 785

Työntekijöitä ja oppilaita oli konepajoissa yhteensä vuoden päättyessä:

	Työntekijäin lukumäärä		
	v. 1945	v. 1944	v. 1943
Pääkonepajoissa .....	3 858	3 755	3 578
Varikkokonepajoissa .....	1 014	977	989
Lennätinkonepajassa .....	300	285	217
Yhteensä	5 172	5 017	4 784

Konepajakouluista valmistui 68 veturinlämmittäjä- ja 29 ammattioppilasta. Uusia sopimuksia laadittiin 84 veturinlämmittäjäoppilaan ja 25 ammattioppilaan kanssa.

*Sähkölaitokset ja laitteet.* Kertomusvuoden aikana tehtiin päätös varustaa sähkölaitteilla seuraavat 15 liikennepaikkaa: Hirola, Kauppilannmäki, Kulennoinen, Kumila, Kylänsaari, Martinniemi, Mäkelä, Peltosalmi, Piuha, Rikkilä, Sotkia, Suoniemi, Tammisto, Uimaharju ja Änkilä.

Sähköistettyjä liikennepaikkoja oli vuoden päättyessä 476.

Ennestään sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uudis- ja uusimistöistä mainittakoon seuraavat: Hyvinkäälle rakennettavan uuden pääkonepajan alueella tehtiin huomattava määrä ulkojohtotöitä y. m. joista ovat huomattavimmat yhden lisämuuntoaseman rakentaminen suurjännitejohtoiheen ja rakennustyömaan valaistusta ja voimavirran jakoa varten tehty laaja pienjännitteinen ulkojohtoverkko. Uuden konepajan sähköistysuunnitelmat hankintaohjelmiseen tehtiin pääpiirteissään valmiiksi.

Ratapihavalistusasetelmia on vuoden kuluessa usealla liikennepaikalla lisätty ja uusittu. Näistä mainittakoon Pohjois-Suomen hävitettyjen alueiden liikennepaikkojen ratapihavalistuksen jälleenasennus, Hovinsaaren ratapihalaajennuksen työmaan valaistus, Parikkalan ratapihavalistuksen huomattava lisäys ja Vainikkalan ratapihavalistuksen uusiminen.

Konnunsuolla olevan V. R. Polttoturvevalmistamon sähkövalaistus- ja voimajohtolaitteet kunnostettiin uudelleen sodan jäljeltä.

Vainikkalan muuntoasema kunnostettiin ja otettiin käytäntöön ja Kouvolan ratapihalle asennettiin toinen muuntoasema.

Useilla liikennepaikoilla suoritettiin, sähkötarviketilanteen parannuttua jossain määrin, erinäisiä valaistusasetelmätöitä, joista mainittakoon Kuopion



*Liikkuvan kaluston ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*

4-kerroksisen asuinrakennuksen sähkötöiden alullepaneminen. Valaistusasetelmat asennettiin 126 asuinrakennukseen, joissa oli yhteensä 507 huoneistoa.

Halkokentän sähköistys suoritettiin Huutokosken ja Keravan liikennepaikoilla ja Mäntyharjun liikennepaikalla täydennettiin halkokentän sähkövalaistusasetelmia.

Halonantolaitteet sähköistettiin Riihimäen ja Pieksämäen liikennepaikoilla, samoin Karjaan hiilenantolaite.

Sodan aiheuttamien vaurioiden korjaustöitä suoritettiin edelleen. Näistä mainittakoon erikoisesti hallintorakennuksen sähkölaitteiden korjaustyöt.

Saksanahon (Kouvolan) uuden keskipakospumpun sähkö- y. m. asennustyöt suoritettiin loppuun ja pumppu otettiin käyttöön 26. 9. 45, jolloin suoritettiin vastaanottotarkastus. Helsingin konepajalla kunnostettiin Vainikkalassa v. 1940 käytännössä olleet bensiini- ja öljypumput.

Sähkösirkkilälaitteet asennettiin Humppilaan ja Hämeenlinnaan ja lisälaitteet Virasojalle ja Haapamäelle.

Välirauhansopimuksen erinäisten ehtojen täyttäminen on edelleenkin antanut työtä sähkötekniilliselle toimistolle. Niinpä on jouduttu suorittamaan Neuvostoliittoon palautettavien lähetysten järjestelyä ja luettelointia.

Kouvolan asetinlaite II:een hankittiin äänenvahvistuslaitteet ratapihalle sijoitettuihin kovaäänisiin, joilla annetaan tiedoituksia vaihdemiehille ja joilla ilmoitukset voidaan antaa varmemmin kuin megafooneja käyttäen. Samoin tilattiin Kouvolan laskumäelle äänenvahvistuslaitteet vaihte- ja junamiehille annettavina ilmoituksina varten.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuslaitteilla jatkettiin. Vuoden aikana valmistui 13 Ek vaunua täydellisin valaistuskoneistoin, 26 Ek vaunua, jotka saavat virtansa edellisistä (n. s. liitevaunua) sekä 1 Fo-vaunu täydellisin valaistuskoneistoin. Vuoden lopussa oli 232 täydellisin valaistuskoneistoin varustettua vaunua ja 63 n. s. liitevaunua. Sähkövalaistuja vetureita valmistui 9, joten niiden lukumäärä oli vuoden lopussa 117.

Vuonna 1945 suoritettiin pylväslinjojen täyskorjaustyöt kaikilla liikennöitävillä rataosilla, lukuunottamatta Iisalmen—Ylivieskan—Oulun rataosia. Pohjois-Suomen radankorjausten alueella kunnostettiin vain väliaikaisesti pylväslinjat Rovaniemen—Kemijärven ja Kemijärven—Kursun välillä, rautatie kun ei ollut liikennöitävässä kunnossa ja pylväitä ei siitä syystä voitu kuljettaa pystytyspaikoille.

Uusia kaukopuhelinjohtoja rakennettiin

Riihimäen—Lahden	asemien välille	59 km
Tampereen—Haapamäen	» »	114 »
Tampereen—Oripohjan	» »	47 »
Haapamäen—Seinäjoen	» »	118 »
Oulun—Kemin	» »	106 »
Mäntyharjun—Mikkelin	» »	42 »
Pieksämäen—Jyväskylän	» »	80 »
» —Kuopion	» »	89 »
» —Huutokosken	» »	31 »

Yhteensä 686 km  
kaksoispuhelinjohtoa

Lennätinjohtoja vuoroteltiin kaksoispuhelinjohtoiksi:

Riihimäen—Karjaan	asemien välillä	222 km
» —Toijalan	» »	152 »
Oulun—Kemin	» »	212 »
Pieksämäen—Varkauden	» »	98 »
Joensuun—Outokummun	» »	96 »

Yhteensä 780 km  
johdinkm.



Puhelinjohtoa purettiin Joensuun—Kaurilan väliltä 128 johdinkilometriä.

Erittäin suuritoinen ja vaikeissa olosuhteissa suoritettu oli saksalaisten tuhoaman Laurilan—Rovaniemen välisen pylväslinjan tilapäiskorjaus, joka suoritettiin 5. 1.—15. 3. 45 välisenä aikana. Räjätettyjä pylväitä pystytettiin 2 076 kpl, ja metsästä tehtiin 130 pylvästä. Pylväslinjassa kunnostettiin kaksi puhelinjohtoparia, yhteensä 424 johdinkilometriä.

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.*

Hovinsaarella suoritettiin suurehko viestipylväslinjan siirto ja pienehköjä siirtoja 21:llä eri liikennepaikalla. Pieksämäen liikennepaikalla suoritettiin verraten suuri kaapeliasennustyö ja 18:lla eri liikennepaikalla pienehköjä kaapeliasennustöitä.

Suurehkoja sähköisiä opastinlaitetöitä suoritettiin Kymissä, Tuirassa ja Viinijärvellä, ja pienehköjä 16:lla eri liikennepaikalla. Näiden laitteiden korjaustöitä suoritettu 27:llä liikennepaikalla.

Rautateiden viesti- ja vahvavirtapylväslinjojen vuoden 1945 täyskorjausta tehtiin 4 116 ratakilometrin matkalla. Tällöin vaihdettiin 10 160 viesti- ja 662 valaistuspylvästä eli yhteensä 10 822 pylvästä sekä 1 402 viesti- ja 453 valaistuspylvään tyvenvahviketta, eli yhteensä 1 855 tyvenvahviketta. Rautateiden viestijohtimia kunnostettiin 29 779 johdinkilometriä, sekä rautateiden viestipylväillä olevia posti- ja lennätinhallituksen viestijohtoja 38.518 johdinkilometriä, eli yhteensä 68.297 johdinkilometriä. Vuoden 1946 pylväsvaihtoa varten merkittiin 11 809 rautateiden viesti- ja vahvavirtapylvästä.

Vuoden 1945 aikana väheni lennätinjohtojen pituus 780 johdinkilometrillä ja lennätinkoneiden lukumäärä 13:lla. Samanaikaisesti lisääntyi puhelinjohtojen pituus 2 024 johdinkilometrillä, puhelinkoneiden lukumäärä 116:lla ja puhelinkeskuskoneiden lukumäärä 9:llä.

Lennätinkonepajassa valmistettiin vuoden 1945 aikana m. m. 50 keskus- ja kenttäkoneiden telinettä, 10 selektori- ja kantoaaltokytkinlaitteiden osaa, 2 kojetelinettä, 150 kaapelipäätettä, 116 kaapelinpäätökaappia, 10 vesisäiliö-hälytyslaitetta, 20 paria pylväskenkiä, 73 kpl erilaisia linjakorjaustyökaluja, 1 500 johdonerotinta, 20 asuinteltoa, 7 arkisto- ja mittarikaappia, 6 kirjahyllyä, 10 pöytää sekä 8 konepajatuolia. Vuoden kuluessa korjattiin 123 lennätinkonetta, 51 lennätinkoneenosaa, 504 puhelinkonetta, 773 puhelinkoneenosaa, 61 puhelinkeskuskonetta, 388 puhelinkeskuskoneenosaa, 78 vaihtolaitetta, 271 soittolaitetta, 756 leimasinta, 791 painemittaria, 127 nopeus- ja tulistusmittaria, 56 sähkömoottoria, 585 erilaista vahvavirtakojetta, 30 seinä- ja yövirtajakelloa, 19 kirjoitus- ja laskukonetta, sähköisten opastinlaitteiden osia 65, 24 pumppu- ja 3-pyöräresiinaa sekä 1 258 sekalaista kojetta.

Lennätinkonepajassa tehtiin 96 840 työtuntia; työntekijöiden ja oppilaiden keskimääräinen lukumäärä oli 41; valmistearvo oli 4 143 710: 45.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten perusteella annettiin vuoden kuluessa lupa 92 vahvavirta- ja 42 heikkovirtaristeilyn rakentamiseen.

Sähkölaitteiden asennusanomusten perusteella annettiin 47 valaistusjohtojen asennuslupaa rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 93 ja ratainsinöörin toimesta 7 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähköteknillisen toimiston toimesta 35.

V. R:n omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua jatkettiin sähköteknillisessä toimistossa entiseen tapaan, samoin valvottiin liikennepaikkojen sähkönkulutusta.

Esittelyjä oli vuoden aikana kaikkiaan 73, joissa käsiteltiin yhteensä 368 asiaa. Tämän lisäksi ratkaisi sähköteknillisen toimiston päällikkö 205 asiaa. Saapuneiden kirjeiden lukumäärä oli 2 915 ja lähetettyjen 739.



## V. 1946.

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.*

*Vetureita ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt.* Suunnitteilla olevan Tv3-veturin osapiirustusten valmistusta jatkettiin.

Koska polttoöljyn hinta kertomusvuonna oli niin alhainen, että näytti taloudellisesti kannattavalta sen käyttö vetureissakin ja jotta saataisiin koke-musta öljylämmitteisistä vetureista, koneteknilliselle toimistolle annettiin mää-räys suunnitella Pr2-veturit öljypolttoisiksi. Sen rakenteesta mainittakoon, että veturissa on hiilisäiliön kohdalla öljysäiliö, josta öljy omalla painollaan virtaa öljypolttimeen. Se on injektorin tapainen laite, jossa höyry tempaa mukaansa öljyn hienona sumuna tulipesään, jossa se syttyy ja palaa. Koska polttoöljy kylmänä on paksua ja huonosti juoksevaa, lämmitetään öljyä höyryjohtolla siinä kohdassa, jossa öljyputki lähtee säiliöstä. Laitteeseen kuu-luu vielä höyryn ja öljyn säätö- ja sulkuventtiilit, tarvittavat putkijohdot ja painemittari. Paitsi piirustuksia laadittiin selostus laitteen rakenteesta ja toiminnasta sekä ohjesääntö sen hoidosta.

Voiteluöljyn kulutuksen vähentämiseksi on joissain veturisarjoissa otettu käytäntöön n. s. alavoitelu veturin akselilaakereita varten. Tämä vaatii eri-koiset voitelukaukaloihin kiinnitettävät täyttösuppilot. Sellaiset suunnitel-tiin Hv1, Hv2, Tk3 ja Tv1-vetureille. Samoin piirrettiin n. s. neulaventtiili, joka edestakaisessa tai pyörivässä liikkeessä olevissa veturin osissa korvaa yleisessä käytännössä olevat öljysydämet. Neulaventtiili syöttää vain veturin liikkeellä ollessa, kun imulangoilla varustettu öljysydän sen sijaan syöttää myös veturin seistessä.

56 veturiamme on varustettu Knorrin syöttöveden esilämmittimellä, jo-hon m. m. kuuluu varosyöttöventtiili, joka, kuten muutkin esilämmittimen osat, oli hankittu Saksasta. Kun sotien jälkeen kauppayhteydet katkesivat Saksaan, oli osien korjaus ja uusiminen suoritettava kotimaassa. Tätä varten jouduttiin mainitusta varosyöttöventtiilistä laatimaan piirustukset.

Vielä on jouduttu tekemään piirustuksia sekä liikenteessä että konepajoissa korjattavina oleviin vetureihin, joiden jonkun osan on todettu vaativan vah-vistusta tai muuta parannusta.

Tarvittavia standardisoimispiirustuksia tehtiin ja hankintamääräyksiä laadittiin.

Uusien veturien valmistusta Tampellassa ja Lokomo Oy:ssä valvottiin.

Rataosaston pyynnöstä tehtiin muutamia piirustuksia Uimaharjun kääntö-sillan käymälävyn sekä sulku- ja lukkolaitteen osista.

*Vaunuja ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt.* Eniten suunnittelutyötä vaatineista vaunuista on mainittava yksityisten toiminimien Pasilan konepajasta tilaamat, seuraavana vuotena rakennettaviksi aiotut säiliövaunut. Näitä vaunuja varten, joita oli rakennettava useiden eri ainei-den, etupäässä teollisuuden polttoöljyn, bentsiinin ja alkoholin kuljetukseen, oli suunniteltava uudet, pituudeltaan täysin metrein määrättyt aluskehukset. Näiden, samoin kuin erimallisten säiliöiden piirustus- ja tarkastustyö suori-tettiin kertomusvuotena.

Sotakorvaussuorituksina rakennettavien, Saimaalta Suomenlahteen siirret-tävien hinaajien kuljetusta varten suunniteltiin 110 tonnin kantoinen laivan-kuljetusalusta, joka kuljetusta varten asennetaan 80 tonnia kantavan Osa-vaunun teleille. Suunnittelu-, piirustus- ja Pasilan konepajassa suoritettu rakennustyö suoritettiin niin nopeasti, että vaunu oli valmiina jo hyvissä ajo-in ennen syksyllä alkaneita kuljetuksia.

Matkustajavaunuja koskevista töistä on mainittava uuden, suurimmaksi osaksi kotimaisista aineista valmistettavan telin A12 suunnittelu- ja piirustus-työ. Myös laadittiin suunnitelmat uudenlaisen, Englannista tilatun n. s.



Stonen vaunuvalaistuslaitteen käytäntöönottoa varten. Muut erikoisesti matkustajavaunuja koskevat työt olivat vähäisempiä, kuitenkin laadittiin erinäisiä vielä puuttuvia piirustuksia vuoden 1944 mallisia III lk matkustajavaunuja varten sekä useampia yleisluontoisia pyörästöjä ja laakereita koskevia piirustuksia.

Jo aikaisemmin aloitettu veturien kääntösiltojen käyttökoneistojen piirustustyö saatettiin loppuun. Moottoriveturien ja -vaunujen käyttökoneistojen erikoispiirustusten laadintaa jatkettiin edelleen. Rata-autoiksi muutettavia henkilöautoja varten tehtiin muutospiirustuksia.

Standardisointityötä jatkettiin ja laadittiin uusia hankintamääräyksiä.

Työjärjestyksen mukaisesti huolehdittiin vastaanottotarkastuksista, jolloin m. m. valvottiin uusien vaunujen ja niiden pyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajassa sekä erilaisten laitteiden, m. m. kovavalupyörien valmistusta ja hankintaa yksityisissä konepajoissa.

**Konepajat:** Valtionrautateiden pääkonepajoja oli vuonna 1946 kaikkiaan kuusi, nimittäin Helsingissä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Helsingin konepajan osana toimii toistaiseksi Karjalan konepaja Hyvinkäällä ja Kuopion konepajan alaisena toistaiseksi Pieksämäen vaunujenkorjauspaja. Konepajain toiminta vuonna 1946 on pääasiallisesti ollut edellisen vuoden työskentelyn jatkoa, kohdistuen liikkuvan kaluston kunnossapitoon ja uusimiseen. Erinäisiä töitä on vuonna 1946 suoritettu allaolevan taulukon mukaisesti.

*Liikkuvan kaluston korjaus vuonna 1946.*

	Korjattu liikkuvaa kalustoa										
	Vetureita ja moottori- vaunuja				Henkilövaunuja <sup>1)</sup>			Tavaravaunuja			
	Työskorjaus	Valikorjaus	Pikakorjaus	Vauriokorjaus	Työskorjaus	Pikakorjaus	Vauriokorjaus	Työskorjaus	Valikorjaus	Pikakorjaus	Vauriokorjaus
<i>Pääkonepajat</i>	277	291	514	76	1 286	1 007	28	8 192	1 247	7 530	117
Helsinki .....	86	78	392	32	—	—	—	—	—	—	—
Pasila .....	10	15	—	3	1 107	163	—	4 797	—	1 064	—
Turku .....	43	33	25	4	56	196	—	1 010	444	2 743	—
Vaasa .....	41	68	20	15	40	139	—	379	231	778	11
Oulu .....	19	23	50	15	68	221	28	309	117	1 265	106
Kuopio & Pieksämäki ..	78	74	27	7	15	288	—	1 697	455	1 680	—
<i>Varikot</i>	—	—	10 750	270	—	14 643	73	—	1 598	65 961	706
I varikkojakso .....	—	—	6 172	196	—	2 460	12	—	679	18 758	136
II » .....	—	—	780	20	—	2 714	33	—	803	11 202	251
III » .....	—	—	2 295	—	—	2 696	2	—	—	9 749	55
IV » .....	—	—	1 503	54	—	6 773	26	—	116	26 252	264
Yhteensä	277	291	11 264	346	1 286	15 650	101	8 192	2 845	73 491	823

Paitsi näitä töitä on pääkonepajoissa suoritettu muitakin töitä, joista erikoisesti mainittakoon seuraavat:

**Helsingin konepajassa** on toimitettu 93 täys- ja 42 sisäpuolista kattilan-katsastusta sekä valmistettu 8 uutta veturin kattilaa, kattilakorjauksien yhteydessä on tehty 19 uutta tulipesää ja 50 tulipesää osittain uudistettu, valmistettu 120 uutta savutorvea ja 10 säiliövaunun säiliötä, 1 851 puskinen päätä, 2 069 vetokoukkuja, 4 610 jousilaattaa, 58 johtokiskoa, 27 höyrykuvun

<sup>1)</sup> Henkilövaunujen lukumäärään sisältyy myös posti-, ravintola-, junailija- ja matkatavaravaunut.

*Liikkuvan kaluston ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*



*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.*

rengasta, 26 männänvartta, 5 794 voidekaukaloa, korjattu yhteensä 11 860 veturin ja vaunun jousta, rautaa ja terästä on konepajassa käytetty kaikkiaan 1 902 tonnia, josta pajassa 1 777 tonnia, valettu 8 043 veturin ja vaunun laakeripesää, 6 022 laakeripesän kantta, 108 247 jarrutönkkää ja anturaa, 347 luistia ja luistinhäkkiä, 53 sylinterin kantta ja pohjaa, 1 949 männänjousirengasainesta, 326 tulipesän kehystä, 115 kaatoarinaa, 5 001 arinarautaa, 5 001 vaihteen välitönkkää, 4 269 ilmajarrun osaa, 465 ilmapumpun sylinteriä, 205 valtaventtiilin pesää, kaikkiaan valettu 2 469 tonnia takkirautaa ja messinkä 46 633 kg. Muille valtionrautateiden konepajoille, rataosastolle ja varikoille on korjattu m. m. 3 höyrynosturia, 6 kaivinkonetta, 150 akkumulaattorivaunua, 26 perävaunua, 92 kaasu-, öljy- ja vesipumppua, 4 moottori-ruiskua, 33 vesiviskuria, 2 halkosirkkeliä, 3 laivakonetta, 3 vintturia ja 1 345 kattilanvarustimen osaa sekä asennettu 5 keskuslämmityslaitosta.

*Pasilan konepajassa* on valmistettu seur. määrät 4-aks. vaunuja: 14 matkustajavaunua, 3 postivaunua, 1 desinfioimisvaunu, 1 opetusvaunu, ja 2-aks. vaunuja: 37 paikallisjunanvaunua, 692 katettua tavaravaunua, 221 avonaista tavaravaunua, 8 soravaunua, 6 keittiö- ja ruokailuvaunua, 10 AIV-säiliövaunua, 15 hiilenkuljetusvaunua, uudelleen rakennettu 25 katettua ja 134 avonaista tavaravaunua, käytetty kaikkiaan 2 812 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 725 tonnia sekä pultti- ja niittiosastossa 680 tonnia sekä valettu messinkä 31 647 kg.

*Turun konepajassa* on suoritettu 29 täys- ja 18 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu 10 kevyttä käsivaunua, 780 moukaria, kirvestä ja vasaraa, 7 veturitallin savutorvea, 180 (90 paria) kiinteää raidepuskinta, 708 vaihteen kieltä, 218 vaihteen risteystä, 400 vaihteen asetinta, 677 vastakiskoa, 19 560 kpl muita vaihteen osia, korjattu 313 vaihteen risteystä ja kieltä, valmistettu 1 278 eri kokoista kannua, 1 300 lamppua, 300 lyhtyä, 1 386 seinäventtiiliä ja nokiluukkua, 100 öljyruiskua, 370 sankoa ja kippoa, 700 ilmoitustaulua sekä korjattu 2 361 veturin ja vaununjousta ja yksi rata-auto. Konepajassa on käytetty kaikkiaan 660 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 179 tonnia, ja valettu messinkä 15 895 kg.

*Vaasan konepajassa* on toimitettu 24 täys- ja 21 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu 39 uutta veturinjousta, 2 halkomittavaunua ja rautaosat 257 edellämäinitunlaiseen vaunuun, 10 halkomittavaunun sähkölläkäypää vetolaitosta, korjattu 2 247 veturin- ja vaununjousta, käytetty kaikkiaan 71 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 31 tonnia, sekä valettu messinkä 17 174 kg.

*Oulun konepajassa* on toimitettu 7 täys- ja 9 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu 5 veturitallin ovea, 7 veturitallin savutorvea, 42 000 mutterinaluslaattaa, 5 320 kapearaideratakiskon sidekiskoa, 1 000 kapearaideradan kiskonnaulaa, 81 kuormaussiltaa, 24 3-pyöräistä resinaa, yksi 14.2 m ja yksi 12 m palkkisilta (24.5 tonnia), asennettu 56 valopistettä, Kontiomäen aseman muuntaja ja sen liitäntä kojetauluun, rakennettu uudelleen 27 tavaravaunua, korjattu 7 lumiauraa, 1 pengeraura, 1 höyrynostin, 2 keskuslämmityskattilaa, 856 veturin- ja vaununjousta, 21 polttomoottoria, 17 sähkösirkkeliä, 11 resinaa, 4 rata-autoa, 41 erilaista kelkkaa ja kärryä, 119 erilaista opastelyhtyä, käytetty kaikkiaan 87 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 29 tonnia, sekä valettu messinkä 8 056 kg.

*Kuopion konepajassa* ja sen alaisena toimivassa *Pieksämäen vaunujen korjauskonepajassa* on toimitettu 20 täys- ja 41 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu 5 kattilanalusvaunua, 2 000 hevoslaudan rautapuikkoa, 200 halkomittavaunua, korjattu 3 lumiauraa, 30 kapearaidekäsivaunua, 209 veturin kannatusjousta, käytetty kaikkiaan 109 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 44 tonnia, ja valettu messinkä 24 262 kg.



Selontekovuoden aikana on pääkonepajoissa työtehon parantamiseksi suoritettu pienempiä laajennustöitä sekä hankittu uusia työkoneita ja laitteita, joista huomattavampina toimenpiteinä tässä suhteessa mainittakoon:

*Helsingin konepajaan* on hankittu 1 penkkihiomakone, 1 ilmapuristuskone, 1 kylmäsaaha, 1 polttoturpeenmurskaaja, 1 pylväsporakone, 13 sorvia, 4 sähkömoottoria, kattilahuoneeseen asennettu uusi höyrykattila ja savutorvi, rakennettu työosasto putkityöläisille, konttorihuone koneistusosaston työnjohtajille sekä konttorihuone veturinvastaanottajalle, viilaajaosaston I väestösuoja muutettu pesuhuoneeksi, uusi kääntöpöytä asennettu ja sähköistetty, rakennettu uusi rautavarasto 63 m<sup>2</sup>, 6 sorvia sähköistetty.

*Pasilan konepajaan* on hankittu hiomakone, 1 heilurisaha, 1 sorvi, asennettu ilmanvaihtolaitteet aluskehysosastoon.

*Turun konepajaan* on hankittu paineilmatyökaluja, 6 niittausvasaraa, 2 niitinkatkaisijaa, 4 porakonetta, koneosastoon järjestetty karkaisuhuone, paajan hiilenmurskauslaitte, 2 asennuspukkia 750 kg.

*Oulun konepajaan* on rakennettu mallipuu-seppien parveke 60 m<sup>2</sup>, verhoilua ja vaativampia maalaustöitä varten maalausosaston sivuun 46 m<sup>2</sup> osasto, uusittu varaosavaja 168 m<sup>2</sup>.

*Kuopion konepajaan* on hankittu 1 ilmapuristinkone, 1 sähkömoottori, rakennettu erillinen konepajakoulurakennus ja sen yhteyteen konepajan verhoiluosasto ja *Pieksämäen konepajaan* on hankittu 1 jyrsinkone metallitöitä varten, ostettu muuntoasema Joroisten kunnan sähkölaitokselta.

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päivisin työviikoin. Yleensä on työskennelty yhdessä vuorossa. Kuitenkin on eräillä osastoilla työskennelty kahdessa vuorossa sekä suoritettu ylitöitä.

Tunneiksi laskettuna oli varsinaisten työntekijäin ja oppilaiden työssäolo-aika sekä pääkonepajoissa että varikkokonepajoissa ja Riihimäen lennätinkonepajassa seuraava:

	Työtuntien luku		
	v. 1946	v. 1945	v. 1944
Pääkonepajoissa .....	8 681 872	8 180 730	7 593 677
Varikkokonepajoissa .....	1 275 536	1 201 940	1 072 896
Lennätinkonepajassa .....	101 569	96 840	65 403
Yhteensä	10 058 977	9 479 510	8 731 076

*Valmistearvo* oli selontekovuonna allamainittu:

	Valmistearvo mk		
	v. 1946	v. 1945	v. 1944
Pääkonepajoissa .....	1 005 103 618	665 373 640	405 389 787
Varikkokonepajoissa .....	89 926 782	68 391 961	28 201 903
Lennätinkonepajassa .....	5 772 570	4 143 710	1 861 596
Yhteensä	1 100 802 970	737 909 311	435 453 286

Työntekijöitä ja oppilaita oli konepajoissa yhteensä vuoden 1946 päättyessä:

	Työntekijäin lukumäärä		
	v. 1946	v. 1945	v. 1944
Pääkonepajoissa .....	3 924	3 858	3 755
Varikkokonepajoissa .....	1 035	1 014	977
Lennätinkonepajassa .....	176	300	285
Yhteensä	5 135	5 172	5 017

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulu-  
tus, kone-  
pajat ja  
sähkö-  
laitteet.*



*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.*

Konepajakouluista valmistui 117 veturinlämmittäjä- ja 20 ammattioppilasta. Uusia sopimuksia laadittiin 39 veturinlämmittäjäoppilaan ja 49 ammattioppilaan kanssa.

*Sähkölaitokset ja laitteet.* Kertomusvuoden aikana päätettiin varustaa sähkölaitteilla seuraavat 12 liikennepaikkaa: Hanhisuo, Lapinneva, Mehtälä, Muijala, Pikkarala, Punkasalmi, Purola, Raitoo, Ruutana, Tehtaanportti, Torkkeli ja Vuohenoja.

Sähköistettyjä liikennepaikkoja oli vuoden päättyessä 488.

Ennestään sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uudis- ja uusimistöistä mainittakoon seuraavat: Hyvinkäälle rakennettavan uuden pääkonepajan eri osastojen ja rakennusten valaistus-, voima- ja heikkovirtalaitteiden suunnittelutöitä jatkettiin ja täydennettiin ja niiden perusteella tilattiin m. m. konepajan suur- ja pienjännitteiset kytkin- ja jakolaitteet, muuntajat y. m.

Ratapihavalistusasetelmia on vuoden kuluessa usealla liikennepaikalla käytettävissä olleiden määrärahojen puitteissa lisätty ja uusittu. Näistä mainittakoon Pohjois-Suomen hävitettyjen alueiden liikennepaikkojen ratapihavalaisituksen edellisenä vuonna aloitetun jälleenasennuksen jatkaminen Rovaniemen, Kemijärven ja Laurilan liikennepaikoilla, Hovinsaaren ratapihalaajennustyömaan valaistus, Kotkan ratapihavalaisituksen uusimistöiden suunnittelu ja aloittaminen, Lahden aseman siirtokuormauskentän varustaminen valaistusasetelmilla valonheittäjineen, Etusimolan ratapihavalaisituksen laajentaminen ja Vuoksenniskan satamavalaisituksen järjestäminen.

Vuoden alkupuolella valmistui valtionrautateiden rakentama 10 kV:n suurjännitelinja Kajaanin ja Kontiomäen liikennepaikkojen välille. Täten Kontiomäen liikennepaikka sai syyskesästä alkaen sähkövirtaa Kajaanin kaupungin Sähkölaitoksen välityksellä Kajaani O/Y:n voimalaitokselta ja Kontiomäellä ollut valtionrautateiden piensähkölaitos lopetti toimintansa.

Useilla liikennepaikoilla suoritettiin, sähkötarviketilanteen parannuttua jossain määrin erinäisiä valaistusasetelmätöitä, m. m. Lahden 4-kerroksisen asuintalon sähköasetelmatyöt, Nokelan asuntoalueen valaistusasetelmat Oulun liikennepaikalla, Tampereen 75 perheen, Porin 24 perheen ja Turun 22 perheen asuintalojen sähköasennustyöt. Vuoden loppupuolella aloitettiin sähköasennustyöt Seinäjoella ja Oulussa, kummallakin liikennepaikalla kahdessa yhteensä 46 perheelle rakennettavassa asuinrakennuksessa, joista Seinäjoen toinen asuinrakennus valmistui vielä vuoden loppuun mennessä.

Halkokentän sähköistys suoritettiin Ruukin ja Pietarsaaren liikennepaikoilla ja Ylivieskan liikennepaikalla täydennettiin halkokentän sähkövalaistusasetelmia.

Halonantolalaitteet sähköistettiin Kuopion, Kokkolan, Pieksämäen ja Jyväskylän liikennepaikoilla.

Sodan aiheuttamien vaurioiden korjaustöitä suoritettiin edelleen; näistä mainittakoon erikoisesti rautatiehallituksen sodassa tuhoutuneiden henkilö- ja lähettihakulaitteiden kuntoon saattaminen.

Malmin asemalle suunniteltiin ja rakennettiin vesipumppulaitos.

Kun eräiden sähkötarvikkeiden tuonti ulkomailta on loppunut eikä niitä kotimaassa toistaiseksi ole valmistettu, sähköteknillisen toimiston toimesta on ryhdytty valtionrautateiden tarpeisiin valmistamaan näitä tarvikkeita.

Hyvinkään asemalle järjestettiin äänenvahvistuslaitteet. Samoin tilattiin äänenvahvistuslaitteet Porin ja Ylivieskan asemia varten.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuslaitteilla jatkettiin. Vuoden aikana valmistui 29 henkilövaunua täydellisin valaistuskoneistoin, 8 joista puuttui generaattori ja paristo ja 20 vaunua, jotka saavat virtansa generaattorivaunuista (n. s. liitevaunua). Sähkövalaistuja vetureita valmistui 3 kappaletta. Vuoden lopussa oli 261 täydellisin valaistuskoneistoin varustettua vaunua ja 80 n. s. liitevaunua, joista 19:ssä on tilapäiset sähköasetelmat,



sekä 57 keskusvalaistua vaunua. Sähkövalaistuja vetureita oli vuoden lopussa 140, joista 15 keskusvalaistua. Eri liikennepaikoilla on suoritettu pienehköjen vahvavirtalaitteiden lisäys- ja uudistustöitä, yhteensä 110, joiden kustannukset työtä kohden eivät ole ylittäneet 15 000 markkaa.

Rautateiden viestipylväslinjojen täyskorjaustyöt suoritettiin vuoden 1946 kuluessa kaikilla liikennöitävillä rataosilla ja Pohjois-Suomen radankorjausten alueella Kemijärven—Kursun välillä. Kursun—Neuvostoliiton rajan välisellä alueella pylväslinja kunnostettiin vain väliaikaisesti.

Vuoden 1946 aikana väheni lennätinjohtojen pituus 288 johdinkilometrillä ja lennätinkoneiden lukumäärä 26:lla syystä, että osa lennätinjohtoista muutettiin puhelinjohtoiksi. Samanaikaisesti lisääntyi puhelinjohtojen pituus 3 080 ja opastinjohtojen pituus 64 johdinkilometrillä sekä puhelinkoneiden lukumäärä 324:llä ja puhelinkeskuskoneiden 22:lla.

Sodan aiheuttamat tuhot rautateiden viestijohdoille ja -laitteille saatiin kuluneen vuoden aikana Pohjois-Suomen radankorjausten alueella kauttaaltaan väliaikaisesti korjatuksi. Tämä erittäin vaikeissa olosuhteissa suoritettu työ vaati rautateiden lennätintyömiesten keskuudesta uhrinsa, kun marraskuun 7 p:nä 1946 Kellošelän läheisyydessä rautatiealueella kuoli miinaräjähdyksessä lennätintyömies Uno Johannes Alho. Hänessä rautatiet menetti rehdin ja vaikeissa sekä puutteellisissa olosuhteissa työskentelemään tottuneen kunnan työntekijän.

Vaikeissa olosuhteissa jouduttiin myös rakentamaan rautateiden 10 kV suurjännitelinja Kajaanin ja Kontiomäen välille. Tämä 26 km pituinen linja rakennettiin keskitalvella vuoden pahimpien pakkasten ja lumiesteiden aikana, jolloin m. m. jouduttiin tekemään yksi vesistöristeily, viisi maantieristeilyä ja neljä viestijohtoristeilyä sekä linjan alkupäähän erotin- ja mittauskoju laitteineen.

Vuoden aikana suoritetuista erikoistöistä mainittakoon suurimpana Sotavan rautateitse tapahtuneiden laivojen kuljetuksista aiheutuneet viesti- ja vahvavirtapylväiden siirrot sekä risteilyjohtojen korotukset rataosalla Lappeenrannan satama—Haminan syväsatama. Tarpeellisen kuljetustilan saamiseksi siirrettiin 32 viestipylvästä ja 14 vahvavirtapylvästä, asennettiin maakaapeleihin 5 liikennepaikan liityntäverkot sekä korotettiin 77 viesti ja vahvavirtajohtoristeilyä.

Radanvarsiviestipylväslinjan siirtoja tehtiin 21 eri liikennepaikalla sekä kaapeliasennustöitä 32 liikennepaikalla.

Suurehkoja sähköisiä opastinlaitetoita suoritettiin 3:lla ja pienehköjä 11:llä eri liikennepaikalla.

Radanvarsiviestipylväslinjojen sekä liikennepaikkojen vahvavirtapylväslinjojen täyskorjaustöiden yhteydessä vaihdettiin 6 277 viesti- ja 758 vahvavirtapylvästä eli yhteensä 7 035 pylvästä sekä 1 420 viesti- ja 354 vahvavirtapylvään tyvenvahviketta eli yhteensä 1 774 tyvenvahviketta. Tämän lisäksi 569 viestipylvästä siirrettiin pylväslinjojen kunnostustöiden yhteydessä. Rautateiden viestijohtimia kunnostettiin 35 631 johdinkilometriä ja posti- ja lennätinhallituksen 41 570 eli yhteensä 77 201 johdinkilometriä. Vuoden 1947 pylväsvaihtoa varten merkattiin 6 665 rautateiden viesti- ja vahvavirtapylvästä sekä 1 387 tyvenvahviketta.

Lennätinkonepajassa valmistettiin vuoden 1946 aikana m. m. 10 junanlähettäjän puhelinkeskuskonetta, 10 kolmenlinjanvaihtolaitetta, 16 keskuslähettäjän, 50 siipiopastimen kosketinta, 5 radiohäiriön poistolaitetta, 9 värähdinmuuttajaa, 342 kytkinrimaa, 30 kaapelikaappia, 72 kytkinkaappia, 67 kpl erilaisia toimisto- ja työhuoneiden kaappeja, pöytiä, tuoleja, jakkaraita, hyllyjä y. m. s., 94 kpl erilaisia lähete- y. m. laatikoita ja 531 kpl erilaisia työvälineitä sekä kojeita ja niiden osia. Vuoden kuluessa korjattiin 115 lennätinkonetta, 27 lennätinkoneen osaa, 251 puhelinkonetta, 534 puhelinkoneen osaa,

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*



*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*

60 puhelinkeskuskonetta, 699 puhelinkeskuskoneen osaa, 46 vaihtolaitetta, 102 soittokelloa, 711 leimasinta, 1 018 painemittaria, 151 nopeus- ja tulistussmittaria, 64 sähkömoottoria, 881 erilaista vahvavirtakojetta, 37 seinä- ja yövartijakelloa, 13 kirjoitus- ja laskukonetta, 108 sähköisten opastinlaitteiden osaa, 16 pumppu- ja 3-pyöräresiinaa sekä 1 017 sekalaista kojetta.

Lennätinkonepajassa tehtiin 101 569 työtuntia, työntekijöiden ja oppilaiden keskimääräinen lukumäärä oli 46 ja valmistearvo oli 5 772 569: 75.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten perusteella annettiin vuoden kuluessa lupa 128 vahvavirta- ja 68 heikkovirtaristeilyn rakentamiseen.

Sähkölaitteiden asennusanomusten perusteella annettiin 70 valaistusjohtojen asennuslupaa rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 88 ja ratainsinöörin toimesta 26 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähköteknillisen toimiston toimesta 45.

Valtionrautateiden omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua jatkettiin sähköteknillisessä toimistossa entiseen tapaan, samoin valvottiin liikennepaikkojen sähkönkulutusta.

Esittelyjä oli vuoden aikana kaikkiaan 79 ja niissä käsiteltiin yhteensä 211 asiaa. Tämän lisäksi sähköteknillisen toimiston päällikkö ratkaisi 329 asiaa. Saapuneiden kirjeiden lukumäärä oli 5 448 ja lähetettyjen 1 530.

## V. 1947.

*Vetureita ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt.* Öljypolttoisten veturien alkuperäistä lukumäärää: 4 kpl Pr2-veturia lisättiin huomattavasti nim. 16 kpl Pr1-veturilla ja 6 kpl Hr1-veturilla, joten tarvittavat piirustukset laadittiin näitä kahta veturisarjaa varten.

Ruotsista sota-aikana hankitut Hr2- ja Hr3-veturit olivat varustetut vanhanmallisilla ja yleensä huonokuntoisilla Gresham-injektoreilla. Sikäli kun näitä on jouduttu hylkäämään, korvattiin ne Friedmann-RST-injektoreilla. Koska nämä eivät sopineet höyrykattilain alkuperäisiin laippoihin, piirrettiin ja valmistettiin kattilan ja injektorin väliin välikappale, jonka avulla Friedmann-injektori voidaan kiinnittää k. o. kattilaan.

Osapiirustusten laatimista Tv3-vetureille jatkettiin.

Amerikasta ostettujen Tr2-veturien mukana saadut piirustukset järjestettiin, numeroitiin ja vietiin piirustusluetteloon. Veturien sallitut junapainot eri nopeuksilla ja eri nousuissa laskettiin. Koska veturien piirustuksiin merkityt mitat oli suurimmalta osalta engl. tuumissa, mikä teki niitten käytön konepajoissamme hankalaksi, tehtiin mm-mitoilla varustettuja piirustuksia osista, jotka kokemuksen mukaan ovat nopean kulutuksen alaisia ja siitä syystä useasti korjattava tai uusittava, kuten koneiston laakerit, jarrutönkät sekä vetureihin asetettujen Edna-injektorien eräät osat.

Lisäksi mainittakoon muutospiirustusten laatiminen osista, jotka konepajojemme ja varikkojemme antamien ilmoitusten mukaan oli vahvistettava tai muuten kaipaavien parannusta.

Tarvittavia standardipiirustuksia ja hankintamääräyksiä valmistettiin.

Uusien veturien valmistusta Tampellassa ja Lokomo Oy:ssä valvottiin.

*Vaunuja ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt.* Keretomusvuotena ovat sekä yksityisten tilaamat että valtionrautateiden omat suunnitellut säiliövaunut edelleenkin antaneet paljon suunnittelu- ja piirustustyötä. Yksityisten tilaamista vaunuista mainittakoon natronlipeänkuljetusvaunu, rikkihaponkuljetusvaunu ja nestemäisten polttoaineiden kuljetusvaunut. Viimeksimainittuihin vaunuihin oli raaka-ainetilanteesta johtuen hyväksyttävä kuljetussäiliöiksi erimallisia, muihin tarkoituksiin aiottuja säiliöitä,



mikä seikka aiheutti lisätyötä piirustuksia laadittaessa. Valtionrautateiden omia vaunuja ovat kaasunkuljetusvaunut XGs. Näitä vaunuja varten, joiden piirustukset olivat osittain vanhentuneita, aloitettiin uusien täydellisten piirustusten tekeminen.

50 t. suurkuormausvaunuun Osk n:o 199 501 suunniteltiin toinen kuormausalusta, joka on tarkoitettu suurikokoisten voimalaitosgeneraattoreiden roottorienkaiden y. m. samantapaisten raskaiden esineiden kuljetukseen. Alustaa varten laadittiin täydelliset työpiirustukset ja vaunu valmistui Pasilan konepajassa jo ennen vuoden loppua.

Varsinaisia matkustajavaunuja koskevat työt ovat olleet vähäisempiä. Näihin suunnitellun uuden telin A12 piirustus- ja tarkastustyö suoritettiin loppuun. J. Stonen kardaanikäyttöisen sähkövalaistuslaitteen sijoittamiseksi uusiin matkustajavaunuihin, joissa on telit A11 ja A12, laadittiin asennus- ja työpiirustukset. Ensi kertaa tehtiin myös suunnitelma hihnakäyttöisen valaistusgeneraattorin sijoittamiseksi vaunun aluskehukseen, käyttävän hihnapyörän ollessa kiinnitettynä telin akselille. Suunnitelma pantiin täytäntöön kokeeksi ensin Fo-vaunuissa, ja laadittiin tätä varten täydelliset työ- ja asennuspiirustukset.

Erikoisvaunuista on mainittava röntgenvaunu ja psykoteknillinen tutkimusvaunu, joita varten tehtiin tarpeelliset piirustukset. Edellinen rakennettiin entisen O-vaunun aluskehykselle ja jälkimmäinen uudelle 20 m:n pituiselle matkustajavaunujen aluskehykselle.

Tavallisuuden mukaan on myös uusittu tärkeimpiä piirustustekniikaltaan vanhentuneita ja kuluneita piirustuksia kuten pyöräkertojen, vetolaitteiden y. m. s. piirustuksia, sekä suunniteltu teknillisiä parannuksia erilaisiin rakennelmiin.

Aikaisemmin yksityisiltä toiminimiltä tilattujen moottorivaunujen ja -vetureiden erikoisosien piirustuksia on edelleen laadittu sekä tehty muutospirustuksia henkilöautoista rata-autoiksi muutettavia autoja varten.

Työjärjestyksen mukaisesti on huolehdittu vastaanottotarkastuksista, jolloin m. m. valvottiin uusien vaunujen ja niiden pyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajassa sekä erilaisten laitteiden valmistusta yksityisissä konepajoissa.

*Konepajat:* Valtionrautateiden pääkonepajoja oli vuonna 1947 kaikkiaan kuusi, nimittäin Helsingissä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Helsingin konepajan osana toimii toistaiseksi Karjalan konepaja Hyvinkäällä ja Kuopion konepajan alaisena toistaiseksi Pieksämäen vaunujenkorjauspaja. Konepajain toiminta vuonna 1947 on pääasiallisesti ollut edellisen vuoden työskentelyn jatkoa, kohdistuen liikkuvan kaluston kunnossapitoon ja uusimiseen. Erinäisiä töitä on vuonna 1947 suoritettu seuraavalla sivulla olevan taulukon mukaisesti.

Paitsi näitä töitä, on pääkonepajoissa suoritettu muitakin töitä, joista erikoisesti mainittakoon seuraavat:

*Helsingin konepajassa* on toimitettu 114 täys- ja 26 sisäpuolista kattilankatsastusta. Kattilakorjauksien yhteydessä on tehty 5 uutta tulipesää ja 26 tulipesää osittain uusittu sekä 21 kuparitulipesää hitsattu ja 21 252 tuli- ja lieskaputkea uusittu ja jatkettu. Valmistettu 1 uusi veturin tenderi, 5 puskinpalkkia, 60 savutorvea, 1 394 puskinen päätä, 1 397 vetokoukkuja, 27 kierto- ja kytkintankoa, 2 086 jousilaattaa, 59 johtokiskoa, 52 höyrykuvunrengasta, 42 männänvartta, 2 975 voidekalkalaa, sekä korjattu 3 kaivinkonetta ja yhteensä 14 324 veturin ja vaunun jousta. Rautaa ja terästä on konepajassa käytetty kaikkiaan 2 111 tonnia, josta pajassa 1 448 tonnia. Valimossa on valettu m. m. 3 694 veturin ja vaunun laakeripesää, 6 915 laakeripesän kantta, 88 572 jarrutönkkää ja anturaa, 25 sylinterin kantta, 319 luistia ja luistinhäkkiä, 1 813 männänjousirengasainesta. 434 tulipesän kehystä, 5 214 arina-

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.*



*Liikkuvan kaluston korjaus vuonna 1947.*

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*

Korjattu liikkuvaa kalustoa											
Vetureita ja moottori- vaunuja					Henkilövaunuja <sup>1)</sup>			Tavaravaunuja			
	Työskorjaus	Valkokorjaus	Pikakorjaus	Vauriokorjaus	Työskorjaus	Pikakorjaus	Vauriokorjaus	Työskorjaus	Valkokorjaus	Pikakorjaus	Vauriokorjaus
<i>Pääkonepajat</i>	304	247	308	66	1 340	810	22	6 548	1 638	6 689	174
Helsinki .....	105	49	238	25	—	—	—	—	—	—	—
Pasila .....	9	12	3	—	1 199	222	—	3 433	—	1 101	—
Turku .....	39	25	15	3	41	149	—	764	495	2 337	—
Vaasa .....	51	61	9	15	48	77	2	453	298	604	4
Oulu .....	22	25	41	7	50	176	20	376	102	1 147	133
Kuopio .....	78	75	—	16	—	—	—	—	—	—	—
Pieksämäki .....	—	—	2	—	2	186	—	1 512	743	1 500	37
<i>Varikot</i>	—	—	10 435	394	—	16 586	47	—	1 746	71 958	555
I varikkojakso .....	—	—	6 454	342	—	2 532	6	—	889	21 911	52
II » .....	—	—	1 040	17	—	2 521	19	—	743	9 759	221
III » .....	—	—	1 384	—	—	3 620	2	—	—	9 978	40
IV » .....	—	—	1 557	35	—	7 913	20	—	114	30 310	242
Yhteensä	304	247	10 743	460	1 340	17 396	69	6 548	3 384	78 647	729

rautaa, 15 vesiviskurin osaa, 1 987 vaihteen välitönkkää ja 1 093 ilmajarrun osaa, kaikkiaan valettu 2 150 tonnia takkirautaa ja 47.7 tonnia messinkivalua.

*Pasilan konepajassa* on valmistettu seuraavat määrät 4-akselisia vaunuja: 39 III lk:n päivävaunua ja 6 postivaunua sekä 2-akselisia vaunuja: 529 avonaista tavaravaunua, 77 soravaunua, 2 postivaunun perävaunua, 53 säiliövaunua ja 3 lumiauraa, uudelleen rakennettu 33 katettua tavaravaunua ja 134 avonaista tavaravaunua. Rautaa ja terästä on käytetty kaikkiaan 3 502 tonnia ja messinkivalua valettu 17.8 tonnia.

*Turun konepajassa* on toimitettu 32 täys- ja 19 sisäpuolista kattilankatsastusta ja toisille konepajoille korjattu 7 veturikattilaa, valmistettu 282 vaihteenkieltä, 241 vaihteen risteystä, 600 vastakiskoa, 200 vaihteen asetinta ja 10 482 kpl muita vaihteen osia, korjattu 82 vaihteenkieltä ja 132 vaihteen risteystä, valmistettu 2 447 kg muttereita ja pultteja, 1 763 erilaista kannua, 250 sankoa, 4 580 lamppua ja lyhtyä, 30 pukukaappia, 11 3-pyöräistä resinaa, 10 4-pyöräistä resinaa, 13 pumppuresinaa ja 10 kevyttä käsivaunua, 10 veturitallin savutorvea y. m. Rautaa ja terästä on konepajassa käytetty kaikkiaan 664 tonnia, josta pajassa 203 tonnia, ja messinkivalua valettu 16.8 tonnia.

*Vaasan konepajassa* on toimitettu 7 täys- ja 31 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu 5 hydraulista puristinta, 45 uutta veturin jousta, 173 halkomittavaunun rautaosat, kattilakorjauksien yhteydessä asennettu yhteensä 2 983 uutta tuli- ja lieskaputkea sekä korjattu 2 287 veturin ja vaunun jousta. Rautaa ja terästä on käytetty kaikkiaan 64.9 tonnia, josta pajassa 36.5, tonnia ja messinkivalua valettu 20.4 tonnia.

*Oulun konepajassa* on toimitettu 10 täys- ja 13 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu 1 veturitallin ovi, 13 veturitallin savutorvea, 2 450 pulttia aluslevyineen, 100 kapearaidesidekiskoa, 6 kapearaidevaihdetta, 9 kuormaus-siltaa, 19 3-pyöräistä resinaa ja 5 matkatavarakärryä, korjattu 6 lumiauraa, 1 nosturi, 27 halkosirkkeliä, 9 halonpilkkomiskonetta, 44 resiinaa, 4 rata-autoa, 2 kuorma-autoa, 56 erilaista kelkkaa ja kärryä. Rautaa ja terästä on

<sup>1)</sup> Henkilövaunujen lukumäärään sisältyy myös posti-, ravintola-, junailija- ja matkatavara-vaunut.



käytetty kaikkiaan 68.5 tonnia, josta pajassa 30.7 tonnia, ja messinkivalua valettu 8.4 tonnia.

*Kuopion konepajassa* ja sen alaisena toimivassa *Pieksämäen vaunujenkorjauspajassa* on toimitettu 23 täys- ja 40 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu 200 halkomittavaunua, 2 200 hevoslaudan puikkoa, 100 kytkintangon niveltappia ja 660 voidelupin kantta sekä korjattu 205 veturin kannatusjousta, 23 resiinaa, 13 makasiinikärkyä ja 8 matkatavarakärkyä. Rautaa ja terästä on käytetty kaikkiaan 128 tonnia, josta määrästä pajassa 48 tonnia, ja messinkivalua valettu 21.5 tonnia.

Selontekovuoden aikana on pääkonepajoissa työtehon parantamiseksi suoritettu pienempiä laajennustöitä sekä hankittu uusia työkoneita ja laitteita, joista huomattavimpina toimenpiteinä tässä suhteessa mainittakoon:

*Helsingin konepajaan* on hankittu 3 hiomakonetta, 1 ilmapuristuskone, 4 kaavauskonetta, 1 lokomoottori, 2 sähkömoottoria, 1 porakone, 1 pumppu ja 1 sirkkelisakset. Valimorakennusta on huomattavasti laajennettu ja laajennuksen ohella pesu- ja pukuhuoneet sekä messinkivalimo kokonaan uusittu. Veturien nostopaikkaa on pidennetty noin 5 metrillä ja ilmanpuristuskonehuonetta on laajennettu.

*Pasilan konepajaan* on hankittu 2 penkkihiomakonetta, 2 sähkönostolaitetta, 3 pikasorvia, 1 niitti- ja pulttikone, 1 juoksunosturi ja 1 puuhöyläkone sekä rakennettu uusi pesuparveke viilaajaosastolle.

*Turun konepajaan* on hankittu 1 puujyrsinkone ja 1 hiomakone sekä rakennettu vaatetustarvikkeiden varasto- ja jakeluhuone, 2 suojahuonetta kaasupulloja varten, 1 polkupyöräsuoja, konttorikoju puutavaravarastolle, akkujen lataussuoja, hitsaajien työsuoja vaihdeosastolle ja moottoriveturien osien varastosuoja. Siirtolavan hytti on uusittu. Kattilaosastolle on valmistettu 12 kpl kaappeja sekä vaihdeosastolle järjestetty ilmanvaihtotorvia.

*Vaasan konepajaan* on hankittu 1 porakone pajaa varten ja verhoilijaosastolle tehty kattoikkuna.

*Oulun konepajaan* on hankittu 1 pikasorvi ja 1 oikohöyläkone sekä rakennettu 2 työnjohtajan konttorihuonetta ja sähköhitsaajan työhuone.

*Kuopion konepajaan* on hankittu 1 pikasorvi ja sähkömoottori sekä rakennettu aita konepajan ympärille. Pieksämäen vaununkorjauspajaan on hankittu 1 moottoripaloruisku ja rakennettu käymälärakennus.

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päivisin työviikoin. Yleensä on työskennelty yhdessä vuorossa, kuitenkin eräillä osastoilla on työskennelty kahdessa vuorossa ja suoritettu ylitöitä.

Tunneiksi laskettuna oli varsinaisten työntekijäin ja oppilaiden työssäoloaika sekä pääkonepajoissa että varikkokonepajoissa ja Riihimäen lennätinkonepajassa seuraava:

	Työtuntien luku		
	v. 1947	v. 1946	v. 1945
Pääkonepajoissa .....	8 793 562	8 681 873	8 180 730
Varikkokonepajoissa .....	1 320 282	1 275 536	1 201 940
Lennätinkonepajassa .....	104 527	101 569	96 840
Yhteensä	10 218 371	10 058 978	9 479 510

Valmistearvo oli selontekovuonna allamainittu:

	Valmistearvo mk		
	v. 1947	v. 1946	v. 1945
Pääkonepajoissa .....	1 333 921 825	1 005 103 618	665 373 640
Varikkokonepajoissa .....	85 343 717	89 926 782	68 391 961
Lennätinkonepajassa .....	6 786 265	5 772 570	4 143 710
Yhteensä	1 426 051 807	1 100 802 970	737 909 311

*Liikkuva kalusto ja sen tarveaine kulu- tus, kone- pajat ja sähkö- laitteet.*



*Lii-  
kuva  
kalusto ja  
sen tarve-  
ainekulu-  
tus, kone-  
pajat ja  
sähkölaitteet.*

Työntekijöitä ja oppilaita oli konepajoissa yhteensä vuoden 1947 päättyessä:

	Työntekijäin luku		
	v. 1947	v. 1946	v. 1945
Pääkonepajoissa .....	3 938	3 924	3 858
Varikkokonepajoissa .....	1 108	1 035	1 014
Lennätinkonepajassa .....	110	176	300
Yhteensä	5 156	5 135	5 172

Konepajakouluista valmistui 133 veturinlämmittäjä- ja 26 ammattioppilasta. Uusia oppisopimuksia laadittiin 61 veturinlämmittäjä- ja 34 ammattioppilaan kanssa.

*Sähkölaitokset ja laitteet.* Kertomusvuoden aikana päätettiin varustaa sähkölaitteilla seuraavat 13 liikennepaikkaa: Aitomäki, Hiilimäki, Karhunkäppi, Kylänlahti, Laikko, Nutturi, Pajari, Paltanen, Paukkaja, Rieskala, Silvola, Valtimo ja Vähätalo.

Sähköistettyjä liikennepaikkoja oli vuoden päättyessä 501.

Ennestään sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uudis- ja uusimistöistä mainittakoon seuraavat:

Hyvinkäälle rakennettavan uuden pääkonepajan suur- ja pienjännite- sekä heikkovirtalaitteiden hankinta-, suunnittelu-, piirustus- ja asennustöitä jatkettiin edelleen etenkin lämpö- ja voimakeskusrakennuksen, veturikorjausosaston ja pajarakennuksen osalta.

Ratapihavalaisuusasetelmia on vuoden kuluessa usealla liikennepaikalla käytettävissä olleiden määrärahojen puitteissa lisätty ja uusittu. Näistä mainittakoon ratapihavalaisuuden laajentaminen Kemin ja Lyöty (Oulu) liikennepaikoilla, Oriveden ratapihavalaisuuden uusiminen, Turun laiturivalaistustöiden aloittaminen ja Oriveden satamavalaisuuden järjestäminen.

Vuoden lopussa väliaikaiseen liikenteeseen avatulla Simpeleen—Parikkalan radalla suoritettiin sähköjohtoristeilyjen järjestelytöitä.

Useilla liikennepaikoilla suoritettiin, sähkötarviketilanteen parannuttua jossain määrin, erinäisiä valaistusasetelmätöitä, m. m. Seinäjoen asuntorakennusten valaistusasetelmätöitä. Jyväskylän, Pieksämäen, Joensuun ja Oulun liikennepaikoilla rakenteilla olevissa 4-kerroksisissa kivitaloissa ja Rovaniemen 24 perheen kivitalossa aloitettiin vuoden kuluessa sähköasetelmätöitä.

Polttoainevarastojen sähköasetelmätöistä mainittakoon seuraavat:

Halkokentän sähköistys suoritettiin Kristiinan, Vilppulan ja Vihannin liikennepaikoilla; Lyöty (Oulu) liikennepaikalla sähköistettiin halonantolaituri; Riihimäen polttoainevaraston voima-asetelmat kunnostettiin ja Kouvolan halkojenvyörytysantolaiturin sähköasetelmätöitä aloitettiin.

Rautatiehallituksen puhelinkeskusta laajennettiin 30 numerolla. Rautatiehallituksen ja Pasilan konepajan puhelinkeskuksien välistä puhelinliikennettä parannettiin laajentamalla kumpaakin keskusta yhdellä yhdysliikennelaitteella.

Riihimäen Vantaanjoen pumppulaitoksen uusi yli 2 000 l:n minuuttitehoisen vesipumppu otettiin käyttöön.

Porin, Ylivieskan ja Kuopion liikennepaikoille asennettiin äänenvahvistuslaitteet.

Kun eräiden sähkötarvikkeiden tuonti ulkomailta on jatkuvasti ollut vaikeaa, eikä niitä kotimaassa toistaiseksi ole valmistettu, sähkötekniillisen toimiston toimesta on jatkettu näiden sähkötarpeiden valmistusta valtionrautateiden konepajoissa.



Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuslaitteilla jatkettiin. Vuoden aikana valmistui 40 henkilövaunua täydellisin valaistuskoneistoin. Sähkövalaistuja vetureita valmistui 25 kappaletta. Vuoden lopussa oli 301 täydellisin valaistuskoneistoin varustettua vaunua ja 80 n. s. liitevaunua, joista 19:ssä oli tilapäiset sähköasetelmat sekä 56 keskusvalaistua vaunua. Sähkövalaistuja vetureita oli vuoden lopussa 149, joista 14 keskusvalaistua.

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*

Eri liikennepaikoilla on suoritettu pienehköjen vahvavirtalaitteiden lisäys- ja uudistustöitä, yhteensä 136, joiden kustannukset työtä kohden eivät ole ylittäneet 15 000 markkaa.

Vuoden 1947 aikana väheni lennätinjohtojen pituus 913 johdinkilometrillä ja lennätinkoneiden lukumäärä 65:llä syystä, että nyt, kuten aikaisempinakin vuosina, osa lennätinjohtoista muutettiin puhelinjohtoiksi. Samanaikaisesti lisääntyi puhelinjohtojen pituus 1 458 ja opastinjohtojen pituus 90 johdinkilometrillä sekä puhelinkoneiden lukumäärä 117:llä ynnä puhelinkeskuspöytien ja -koneiden lukumäärä 10:llä.

Rautateiden viestipylväslinjojen täyskorjaustyöt suoritettiin kaikilla liikennöitävillä rataosilla, myöskin Pohjois-Suomen radankorjausten alueella. Sodan tuhot rautateiden viestipylväsrivistöjen osalta saatiin täten kokonaisuudessaan korjatuiksi. Radanvarsiviestipylväslinjojen ja liikennepaikkojen vahvavirtapylväslinjojen täyskorjaustöiden yhteydessä vaihdettiin 6 493 viestiä ja 733 vahvavirtapylvästä sekä 1 105 viesti- ja 302 vahvavirtapylvään tyvenvahviketta. Tämän lisäksi 501 viestipylvästä siirrettiin pylväslinjojen kunnostustöiden yhteydessä. Rautateiden viesti- ja opastinjohtoja kunnostettiin 36 266 sekä posti- ja lennätinlaitoksen 42 956.1 eli yhteensä 79 422.1 johdinkilometriä. Vuoden 1948 pylväsvaihtoa varten merkattiin 8 169 viesti- ja vahvavirtapylvästä sekä 1 098 tyvenvahviketta. Pylväslinjojen siirtoja suoritettiin seitsemällä eri liikennepaikalla. Suurehkoja kaapeliassennustöitä tehtiin kolmella (Pasila, Seinäjoki ja Kemi) ja pienehköjä 11 liikennepaikalla.

Sähköisiä opastinlaitetöitä suoritettiin yhteensä 29:llä eri liikennepaikalla.

Lennätinkonepajassa valmistettiin vuoden 1947 aikana m. m. 1 suurehko viestijohtojen tarkastuslaite, 16 puhelinkeskustelinettä, 55 kpl erilaisia kytkinrimoja, soittokellotauluja ja puhelinkeskuksen lisälaitteita, 150 puhelinkoneen osaa, 10 vesisäiliöhälytyslaitetta, 2 työntökelkkaa, 2 työntökärryä, 41 kpl erilaisia koteloita y. m. puuvalmisteita, 58 kpl työkalu- ja kuljetuslaatikoita, 5 kpl taloustikapuita, 50 teräsosaa, 150 maa- ja maajohdinta ja 1 045 kpl erilaisia työvälineitä sekä kojeita ja niiden osia. Vuoden kuluessa korjattiin 110 lennätinkonetta, 53 lennätinkoneen osaa, 55 puhelinkeskuspöytää ja -konetta, 838 puhelinkeskuskoneen osaa, 36 puhelimenvaihtolaitetta, 261 puhelinkonetta, 1 029 puhelinkoneen osaa, 168 soittokelloa, 61 radiolaitetta, 74 sähköisten opastinlaitteiden osaa, 101 sähkömoottoria, 891 erilaista vahvavirtakojetta, 819 leimasinta, 1 031 painemittaria, 166 nopeus- ja tulistusmittaria, 45 seinä- ja yöpartijakelloa, 14 kirjoitus- ja laskukonetta, 15 pumppu- ja 3-pyöräresiinaa sekä 3 016 sekalaista kojetta.

Lennätinkonepajassa tehtiin 104 527 työtuntia, työntekijöiden ja oppilaiden keskimääräinen luku oli 47, ja valmistearvo oli 6 786 265 markkaa.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten perusteella annettiin vuoden kuluessa lupa 118 vahvavirta- ja 85 heikkovirtaristeilyn rakentamiseen.

Sähkölaitteiden asennusanomusten perusteella annettiin 144 valaistusjohtojen asennuslupaa rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 60 ja ratainsinöörin toimesta 22 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähköteknillisen toimiston toimesta 34.

Valtionrautateiden omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua jatkettiin sähköteknillisessä toimistossa entiseen tapaan, samoin valvottiin liikennepaikkojen sähkönkulutusta, samassa yhteydessä on suoritettu myöskin



*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*

sähkövirranhintojen tarkkailua, huomioonottaen voimassa olevat hintasäännöstellymääräykset.

Esittelyjä oli vuoden aikana kaikkiaan 75 ja niissä käsiteltiin yhteensä 293 asiaa. Tämän lisäksi sähköteknillisen toimiston päällikkö ratkaisi 470 asiaa, joista sähkövirranhinnan muutoksia koskevia asioita oli 123. Sähköteknillisessä toimistossa käsiteltyjen asioiden lukumäärä oli diarion mukaan 2 642 ja lähetettyjen kirjeiden lukumäärä 1 556.

## V. 1948.

*Vetureita ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt.* Hr2- ja Hr3-vetureita oli tähän saakka lämmitetty puilla. Kun annetun määräyksen mukaan ne oli muutettava hiilipolttoisiksi, tehtiin tarpeelliset muutospäi-  
rustukset savupesän sisustuksesta ja suunniteltiin uusi sopiva savutorvi.

Eräs Hr1-veturi oli ajaessaan santalastissa olleen kuorma-auton päälle suistunut kiskoilta. Estääkseen tällaisia onnettomuuksia piirrettiin luja karja-aura tämän sarjan vetureita varten.

Osapiirustusten laatimista Tv3-veturia varten jatkettiin.

Amerikasta ostetuissa Tr2-vetureissa ei ollut ilmanimu- eikä ilmanvaihtoventtiilejä. Sen sijaan veturissa on erikoinen apuvaltaventtiili, jonka tuli olla auki veturin vieriessä, jotta polttokaasuja ei imeytyisi savupesästä sylinteriin. Tällöin kului höyryä vieriessäkin. Epäkohdan poistamiseksi varustettiin nämä veturit ensin ilmanimuventtiileillä ja myöhemmin myöskin irtomäntäluisteilla.

Pr2-veturit olivat antaneet aihetta valituksiin kuljettajahytin ja kattilan takaosan heilumisesta, erittäinkin pikajunissa. Parannuksen aikaansaamiseksi muutettiin kattilan takapään kiinnitys kehykseen, joka tähän asti oli liukukenkämallia, n. s. heilurilevykiinnitykseksi.

Amerikasta ostettujen 3-akselisien, satulavesisäiliöllä varustettujen Vr4-veturien akselipainot olivat alunperin 21 tonnia, joten ne ylittivät korkeimman radoillamme sallitun arvon, jonka vuoksi Rh antoi määräyksen veturien muuttamisesta 4-akselisiksi. Tällöin kehyksen takaosaan on kiinnitettävä jatke, johon neljäs akseli, laahusakseli, sovitetaan ja satulasäiliö korvataan kehyksen jatkeen päälle sijoitettavalla vesisäiliöllä. Sen päälle tulee alkuperäistä suurempi polttoainetila. Jotteivät nämä veturit jäisi käyttämättä, kunnes muutokset ehditään suorittaa, pienennettiin niitten painoa väliaikaisesti sovittamalla satulasäiliöön uudet täyttöaukot, jotka sallivat säiliön täytettäväksi vain puoleksi. Vetureissa olleet keskuspuskimet ja varavetolaitteet poistettiin. Veturien junapainot laskettiin.

Toimiston laatimista standardipiirustuksista mainittakoon erikoisesti veturimme akselipainoja ja pyörävälejä sekä RST-injektoreita n:o 7 ja 9 koskevat.

Muutama tarpeen vaatima hankintamääräys laadittiin.

Muutospäi-  
rustuksista mainittakoon Pr1- ja Vr3-veturien höyr sylinteri. Alkuperäinen, Hanomagin suunnittelema on valurautainen ja varustettu holkillalla, mikä osottautui vähemmän tyydyttäväksi. Sylinterin ja holkin väliin syntyy vähitellen ruostetta, joka, kun sitä on kylliksi muodostunut, pakoittaa sylinterin halki. Haljenneita sylintereitä oli korjattava hitsaamalla tai kokonaan uusittava kovin usein. Tämän vuoksi piirrettiin k. o. veturisarjaa varten uusi yksinkertaisilla seinämillä varustettu sylinteri.

Uusien veturien valmistusta valvottiin Tampellassa ja Lokomo Oy:llä.

*Vaunuja ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt.* Tänäkin vuonna ovat edelleen etualalla olleet erilaisia tavaravaunuja, pääasiassa säiliövaunuja koskevat työt. Näistä olivat suuritöisimmät 10 m<sup>3</sup>:n AIV-rehuli-  
uossäiliövaunut, 16 m<sup>3</sup>:n öljynkuljetusvaunut ja kaasunkuljetusvaunut.



AIV-rehuliuosvaunut ovat 2-akselisia 10 m<sup>3</sup>:n vetoisia säiliövaunuja, joiden säiliö on sisäpuolelta kumitettu syöpyymisen estämiseksi. Vaunuja varten tehtiin uudet piirustukset huomioonottaen aikaisemmista vaunuista saadut kokemukset. Öljynkuljetusvaunut ovat 2-akselisia, 16 m<sup>3</sup> säiliöllä varustettuja. Näitäkin vaunuja varten laadittiin täysin uudet piirustukset. Kumpaanakin vaunulajiin suunniteltiin aluskehysten tasalle rakennusmääräysten mukaiset käymäsilat. Suunnitellut kaasunkuljetusvaunut sarjaa XGs ovat 2-akselisia 3:lla säiliöllä varustettuja valaistuskaasun kuljetusvaunuja. Näitä varten tehtiin täydelliset kokoonpano- ja työpiirustukset.

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.*

Muita tavaravaunuja koskevia töitä olivat m. m. rautaisilla sivupylväillä varustettavan Gb-vaunun suunnittelu, 12-akselisen, 120 tonnin kantoisen suurkuormausvaunun suunnittelu- ja piirustustyö, sekä uusien 4-akselisten konduktöörivaunujen ja lämmin- ja jäähdytysvaunujen suunnittelu.

Henkilövaunuja koskevat työt ovat kertomusvuonna jääneet vähemmälle huomiolle. Tällaisista töistä mainittakoon psykoteknillisen laboratorion opetusvaunu, jonka piirustusten laadintaa jatkettiin, moottorivaunujen liitevaunut, joihin sovitettiin matkustajatilaa vähentämällä matkatavaraosasto ja asennettiin aikaisemman heikon vetolaitteen tilalle normaalin n. s. läpimenevä vetolaitte, virkavaunu n:o 99, johon laadittiin joukko muutospiirustuksia sekä uusi 4-akselinen, 20 m pituiselle aluskehykselle rakennettava konduktööri-vaunu, johon laadittiin alustavat suunnitelmat.

Aikaisemman, n. s. suomalaisen ruuvikytkimen n:o 1 osoittauduttua liian heikoksi sai toimisto määräyksen uuden lujemman ruuvikytkimen suunnittelemiseksi. Tämä tehtävä suoritettiin kertomusvuotena, jolloin suunniteltiin ja piirrettiin ruuvikytkin n:o 5, jonka pienin laskettu murtokuormitus on 75 tonnia, mutta tulee todennäköisesti käytössä ylittämään huomattavasti tämän arvon.

Muunlaisia, vähäisempiä erikoistehtäviä olivat m. m. teräksestä valmistettavan varastokärryn ja matalan kuormausrullavaunun piirustusten laadinta, sekä Orton nosturin suojavaunun ja Lohjan Kalkkitechdas Oy:n hiilenkuljetusvaunun piirustustyöt.

Moottorivaunujen ja -vetureiden käyttökoneistojen erikoisosien piirustusten laadintaa jatkettiin edelleen. Rata-autoiksi muutettavia henkilöautoja varten tehtiin tarpeelliset pyörästöjä koskevat piirustukset.

Valuraudasta valmistettavien n. s. kovavalupyörien vastaanottoa varten laadittiin erilaisia mitta- ja tarkastuslaitteiden piirustuksia.

Työjärjestyksen mukaisesti huolehdittiin vastaanottotarkastuksista, jolloin m. m. valvottiin uusien vaunujen ja niiden pyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajassa sekä erilaisten laitteiden valmistusta yksityisissä konepajoissa.

### *Konepajat:*

Valtionrautateiden pääkonepajoja oli vuonna 1948 kaikkiaan kuusi, nimittäin Helsingissä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Helsingin konepajan osana toimii toistaiseksi Karjalan konepaja Hyvinkäällä ja Kuopion konepajan alaisena toistaiseksi Pieksämäen vaunukorjauspaja. Konepajain toiminta vuonna 1948 on pääasiallisesti ollut edellisen vuoden työskentelyn jatkoa, kohdistuen liikkuvan kaluston kunnossapitoon ja uusi-miseen. Erinäisiä töitä on vuonna 1948 suoritettu seuraavalla sivulla olevan taulukon mukaisesti.

Paitsi näitä töitä on pääkonepajoissa suoritettu muitakin töitä, joista erikoisesti mainittakoon seuraavat:

*Helsingin konepajassa* on toimitettu 118 täys- ja 27 sisäpuolista kattilan-katsastusta. Toisiin konepajoihin on lähetetty 40 korjattua kattilaa. Kattila-



*Liikkuvan kaluston korjaus vuonna 1948.*

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*

		Korjattu liikkuvaa kalustoa										
		Vetureita ja moottori- vaunuja				Henkilövaunuja <sup>1)</sup>			Tavaravaunuja			
		Työskorjaus	Välikorjaus	Pikakorjaus	Vaurioikorjaus	Työskorjaus	Pikakorjaus	Vaurioikorjaus	Työskorjaus	Välikorjaus	Pikakorjaus	Vaurioikorjaus
Pääkonepajat		310	271	529	74	1 210	751	6	6 153	1 825	7 355	174
Helsinki .....		102	73	432	21	—	—	—	—	—	—	—
Pasila .....		8	4	4	3	1 061	298	—	2 638	43	1 560	21
Turku .....		50	19	19	1	52	99	—	1 070	645	2 641	—
Vaasa .....		57	59	7	28	28	63	—	804	207	381	16
Oulu .....		23	27	46	7	53	145	6	487	115	1 270	137
Kuopio .....		70	89	10	14	—	—	—	—	—	—	—
Pieksämäki .....		—	—	11	—	16	146	—	1 154	815	1 503	—
Varikot		—	—	7 791	84	—	9 234	54	—	3 527	49 401	619
I varikkojakso .....		—	—	2 588	33	—	4 172	3	—	1 966	12 285	84
II » .....		—	—	1 151	13	—	1 606	37	—	1 150	16 491	190
III » .....		—	—	1 792	—	—	1 209	2	—	94	3 979	45
IV » .....		—	—	2 260	38	—	2 247	12	—	317	16 646	300
Yhteensä		310	271	8 320	158	1 210	9 985	60	6 153	5 352	56 756	793

korjauksien yhteydessä on tehty 10 uutta tulipesää ja 25 tulipesää osittain uusittu sekä 16 kuparitulipesää korjattu hitsaamalla ja 14 240 tuli- ja lieskaputkea uusittu ja jatkettu. Valmistettu 6 uutta puskinpalkkia, 71 savutorvea, 2 672 puskinen päättä, 1 320 vetokoukkaa, 47 kierto- ja kytkintankoa, 2 600 jousilaattaa, 408 johtokiskoa, 194 höyrykuvun rengasta, 47 männänvartta, 3 000 voidekaukaloa, 9 989 laakeripesän ohjainta sekä korjattu 3 kaivinkonetta ja yhteensä 15 337 veturin ja vaunun jousta. Asennettu vesijohdot Kuluksen ja Seinäjoen veturitalliin, vesi- ja lämpöjohdot Kemijärven, Koivun, Virasojan, Kemin ja Porin veturitalliin sekä lämpöjohdot Helsingin pikatavaratoimistoon ja Toijalan rautatieravintolaan. Terästä on konepajassa käytetty kaikkiaan 863 tonnia, josta pajassa 516 tonnia. Valimossa on valettu 5 543 veturin ja vaunun laakeripesää, 3 026 laakeripesän kantta, 125 550 jarrutönkkää ja -anturaa, 28 sylinterin kantta, 27 luistia ja luistinhäkkiä, 1 600 männänjousirengasainesta, 568 tulipesänluukkujen kehystä, 8 433 arinarautaa, 40 vesiviskurinosaa, 3 016 vaihteen välitönkkää ja 2 431 ilmajarrun osaa. Kaikkiaan on valettu 2 344 tonnia takkirautaa ja 53.7 tonnia messinkivalua.

*Pasilan konepajassa* on valmistettu seuraavat määrät 4-akselisia vaunuja: 28 III lk:n päivävaunua ja 1 röntgentutkimusvaunu sekä 2-akselisia vaunuja: 30 konduktöörivaunua, 400 katettua tavaravaunua, 30 soravaunua ja 41 säiliövaunua, uudelleen rakennettu 71 katettua tavaravaunua ja 130 avonaista tavaravaunua; valmistettu 1 pari vaunun nostopukkeja, korjattu 6 nosturia ja kaivinkonetta, korjattu 6 kääntöpöytää, 6 lumiauraa, 3 ilmanpuristus-konetta. Terästä on käytetty kaikkiaan 2 805 tonnia, josta pajassa 616 tonnia ja pultti- ja niittiosastolla 604 tonnia; valettu messinkiä 39 206 kg.

*Turun konepajassa* on toimitettu 42 täys- ja 17 sisäpuolista kattilan-katsastusta. Toisiin konepajoihin on lähetetty 11 korjattua kattilaa. Konepajassa on valmistettu 449 vaihteenkieltä, 233 vaihteen risteystä, 200 siipi-

<sup>1)</sup> Henkilövaunujen lukumäärään sisältyy myös posti-, ravintola-, junailija- ja matkatavara-vaunut.



ja kärkeiskoa, 256 vastakiskoa, 324 vaihteen asetinta ja 6 300 kpl muita vaihteen osia, korjattu 68 vaihteen kieltä ja 119 vaihteen risteystä, valmistettu 7 132 kg muttereita ja pultteja, 1 332 erikokoista kannua, 210 sankoa, 5 674 lamppua ja lyhtyä, 65 resinaa. Terästä on konepajassa käytetty kaikkiaan 730.8 tonnia, josta pajassa 265.4 tonnia ja messinkivalua valettu 16.7 tonnia.

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulut, konepajat ja sähkölaitteet.*

*Vaasan konepajassa* on toimitettu 17 täys- ja 26 sisäpuolista kattilankatsastusta ja kattilakorjauksien yhteydessä asennettu yhteensä 5 506 uutta tuli- ja lieskaputkea, valmistettu 6 polttomoottorikäyttöistä halkosahaa, 3 halkomittavaunua, 546 halkomittavaunun rautaosat sekä korjattu yhteensä 2 237 veturin ja vaunun jousta. Terästä on käytetty kaikkiaan 68.5 tonnia, josta pajassa 30.3 tonnia ja messinkivalua valettu 17.5 tonnia.

*Oulun konepajassa* on toimitettu 8 täys- ja 14 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu 40 m rautatiesillan rautakaiteita, 25 3-pyöräresiinaa, 5 kuormaus-siltaa, 1 kuorma-auton lava, 200 teräskankea, 24 lumilapiota, 60 moukaria. Korjattu 2 53 m<sup>3</sup>:n vesisäiliötä, 6 lumiauravaunua, 1 pengerrhöylä, 1 kaivinkone, 24 halonsahauskonetta, 6 halonpilkkomiskonetta, 2 rata-autoa, 1 kuorma-auto, 2 kapearaideveturia, 8 resinaa, 38 paloruiskua ja 2 vesipumppua. Terästä on käytetty 79 tonnia, josta pajassa 40.3 tonnia, ja messinkivalua valettu 9.9 tonnia.

*Kuopion konepajassa* ja sen alaisena toimivassa *Pieksämäen vaununkorjauspajassa* on toimitettu 14 täys- ja 33 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu yhteensä 466 kiertokangen ja kytkintangon laakeria, 186 veturin kanatusjousen pulttia, 190 voidelupin kanta, 30 polttoturvemittavaunua, 24 kuivaamovaunun aluskehystä ja 40:n halkomittavaunun rautaosat sekä korjattu 309 veturin jousta, 66 vetokoukkuja. Terästä on käytetty kaikkiaan 156 tonnia, josta pajassa 59 tonnia, ja messinkivalua valettu 20.6 tonnia.

Selontekovuoden aikana on pääkonepajoissa työtehon parantamiseksi suoritettu pienempiä laajennustöitä sekä hankittu uusia koneita ja laitteita, joista huomattavimpina toimenpiteinä tässä suhteessa mainittakoon:

*Helsingin konepajaan* on hankittu 3 penkkihiomakonetta, 1 hitsauskone, 1 kierrekone, 1 pumppu, 1 sahauskone ja 1 sorvi.

*Pasilan konepajaan* on hankittu 3 penkkihiomakonetta, 1 avarruskone ja 1 ilmanpuristuskone sekä rakennettu 3 puutavarasuojaa.

*Turun konepajaan* on hankittu yhdet kaasuhitsaus- ja leikkauskojeet ja 1 puunsorvauskone sekä seuraavat paineilmatyökalut: 9 käsihiomakonetta, 12 talttausvasaraa, 10 porakonetta ja 1 niitinkatkaisukone. Pajaan on tehty maanalainen varaöljysäiliö. Entinen konehuone on muutettu suihkuhuoneeksi ja vaihdeosaston pesuhuoneeseen on järjestetty suihkulaite.

*Vaasan konepajaan* on hankittu 1 pylväsporakone ja penkkihiomakone.

*Oulun konepajaan* on hankittu 1 penkkihiomakone. Rataosaston entinen puusta rakennettu paja on kunnostettu puutavarakuivaamoksi, pinta-ala 31.75 m<sup>2</sup>.

*Kuopion konepajaan* on hankittu 1 sähköhitsauskone ja 1 pylväsporakone sekä *Pieksämäen vaunukorjauspajaan* siirretty Vaasan konepajasta 1 ilmakompressor ja 1 sähkömoottori.

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päivisin työviikoin. Yleensä on työskennelty yhdessä vuorossa, kuitenkin on erällä osastoilla työskennelty kahdessa vuorossa sekä suoritettu ylitöitä.

Tunneiksi laskettuna oli varsinaisten työntekijäin ja oppilaiden työssälö-aika sekä pääkonepajoissa että varikkokonepajoissa ja Riihimäen sähkökonepajassa seuraava:



*Lätkäkuva  
kalusto ja  
sen tarve-  
ainekulu-  
tus, kone-  
pajat ja  
sähkö-  
laitteet.*

	Työtuntien luku		
	v. 1948	v. 1947	v. 1946
Pääkonepajoissa .....	8 592 259	8 793 562	8 681 873
Varikkokonepajoissa .....	1 477 434	1 320 282	1 275 536
Sähkökonepajassa .....	113 083	104 527	101 569
Yhteensä	10 182 776	10 218 371	10 058 978

*Valmistearvo oli selontekovuonna seuraava:*

	Valmistearvo mk		
	v. 1948	v. 1947	v. 1946
Pääkonepajoissa .....	1 891 778 297	1 333 921 825	1 005 103 618
Varikkokonepajoissa .....	203 431 544	85 343 717	89 926 782
Sähkökonepajassa .....	10 860 131	6 786 265	5 772 570
Yhteensä	2 106 069 972	1 426 051 807	1 100 802 970

*Työntekijöitä ja oppilaita oli konepajoissa yhteensä vuoden 1948 päättyessä:*

	Työntekijäin luku		
	v. 1948	v. 1947	v. 1946
Pääkonepajoissa .....	4 017	3 938	3 924
Varikkokonepajoissa .....	952	1 108	1 035
Sähkökonepajassa .....	144	110	176
Yhteensä	5 113	5 156	5 135

Konepajakouluista valmistui 88 veturinlämmittäjä- ja 42 ammattioppilasta. Uusia oppisopimuksia laadittiin 56 veturinlämmittäjä- ja 48 ammattioppilaan kanssa.

*Sähkölaitokset ja laitteet.* Kertomusvuoden aikana päätettiin varustaa sähkölaitteilla seuraavat 16 liikennepaikkaa: Aapajoki, Dragsvik, Höljakkä, Isokylä, Jakokoski, Jamali, Karunki, Kilpua, Kukkola, Monni, Muurola, Suhmura, Talviainen, Tikkala, Vaala ja Viekki. Sähköistettyjä liikennepaikkoja oli vuoden päättyessä 517.

Ennestään sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uudis- ja uusimis- töistä mainittakoon seuraavat:

Hyvinkäälle rakennettavan uuden pääkonepajan suur- ja pienjännite- sekä heikkovirtalaitteiden hankinta-, suunnittelu-, piirustus- ja asennustöitä jatkettiin edelleen etenkin lämpö- ja voimakeskusrakennuksen, veturikorjaus- osaston, pajarakennuksen, kattilapajarakennuksen ja asuinrakennusten osalta. Riihimäen Sähkö Oy:n muuntoaseman ja Hyvinkään konepajan välille rakennettiin 35 kV liitoslinja.

Ratapihavalistusasetelmia on vuoden kuluessa usealla liikennepaikalla käytettävissä olleiden määrärahojen puitteissa lisätty ja uusittu. Näistä mainittakoon ratapihavalistuksen lisääminen Kauhavan, Lapuan, Mäntyluodon, Outokummun, Pasilan, Savonlinnan ja Vaasan liikennepaikoilla sekä Hyvinkään ratapihavalistuksen parantaminen vaijerilampuilla.

Kemin liikennepaikalle veturitallin läheisyyteen asennettiin uusi muunto- asema.

Useilla liikennepaikoilla suoritettiin sähkötarviketilanteen huomattavasti parannuttua erinäisiä sähköasetelmatöitä: veturitallin valaistusasetelmat



uusittiin osittain Karjaan ja Oulun liikennepaikoilla, Pieksämäen liikennepaikalla suoritettiin huomattavia veturitallin valaistusasetelmien lisäyksiä. Sähköasetelmat asennettiin Kemlin veturitalliin ja korjauspajaan, Pieksämäen varikon työpajaan, Porin veturitallin uuteen osaan ja Pomarkun pumppuhuoneelle. Lappeenrannan liikennepaikalle rakennetussa 24 perheen kivitalossa ja Vaasan liikennepaikalla sijaitsevan 4-kerroksisen kivitalon lisärakennuksessa suoritettiin vuoden kuluessa sähköasetelmatyöt. Tampereen liikennepaikalla rakenteilla olevan 50 perheen kivitalon sähköasetelmatyöt suunniteltiin.

*Liikkuva kalusto ja sen tarve-ainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.*

Polttoainevarastojen sähköasetelmatöistä mainittakoon seuraavat: halkokentän sähköistys suoritettiin Jepuan liikennepaikalla, Parkanon liikennepaikalla sähköistettiin turpeenantolaitteet ja Virasojan liikennepaikalla halonantolavan laajennettu osa; Riihimäen ratapölkkyjen sahauspaikalle asennettiin voima-asetelmat, Kouvolan liikennepaikalla saatettiin loppuun halkojenvyörytysantolaiturin sähköasetelmatyöt ja suoritettiin polttoainevaraston valaistus- ja voima-asetelmien laajahkoa lisäystä.

Rautatiehallituksen puhelinkeskusta varten tilatut neuvottelulaitteet saatettiin käyttökuntoon.

Kauklahden liikennepaikan vedenottolaitosta varten tilattiin uusi sähköpumppu.

Rautatiehallituksen tehtyä sopimuksen Niemisjärven Sähköosuuskunnan ja Hankasalmen aseman Sähköosuuskunnan kanssa Lievestuore—Hankasalmi välisen suurjännitelinjan rakennuskustannusten jakamisesta linjarakennustyöt aloitettiin rautatien puolelta ja samanaikaisesti rakennettiin Hankasalmen sähkölaitos väliaikainen muuntoasema.

Kun eräiden sähkötarvikkeiden tuonti ulkomailta on jatkuvasti ollut vaikeaa eikä niitä kotimaassa toistaiseksi ole valmistettu, sähköteknillisen toimiston toimesta on jatkettu näiden sähkötarpeiden valmistusta valtionrautateiden konepajoissa.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuslaitteilla jatkettiin. Vuoden aikana valmistui 41 henkilövaunua täydellisin valaistuskoneistoin. Sähkövalaistuja vetureita valmistui 71 kappaletta. Vuoden lopussa oli 341 täydellisin valaistuskoneistoin varustettua vaunua ja 80 n. s. liitevaunua sekä 40 keskusvalaistua vaunua. Sähkövalaistuja vetureita oli vuoden lopussa 230, joista 12 keskusvalaistua.

Eri liikennepaikoilla on suoritettu pienehköjen vahvavirtalaitteiden lisäys- ja uudistustyötä, yhteensä 88, joiden kustannukset työtä kohden eivät ole ylittäneet 15 000: — markkaa.

Vuoden 1948 aikana rautateiden puhelinjohdot lisääntyivät 857 johdinkilometrillä. Tässä yhteydessä liittyi myöskin Pohjois-Suomen viestiverkko maamme muuhun tätä eteläisempään viestiverkkoon. Vaikkakin vuoden kuluessa rautateiden viestiverkkoon liitettiin 84 uutta puhelinkonetta, väheni puhelinkoneiden kokonaismäärä kuitenkin 254:llä syystä, että Helsingin Puhelinyhdistys osti omakseen kaikki aseman automaattikeskukseen liitetyt puhelinkoneet. Opastinjohtojen pituus lisääntyi 103:lla ja lennätinjohtojen väheni 15 johdinkilometrillä sekä puhelinkeskuspöytien ja -koneiden lukumäärä lisääntyi 8:lla ja lennätinkoneiden väheni 34:llä.

Rautateiden viesti- ja vahvavirtapylväslinjojen vuosikorjaustyöt suoritettiin kaikilla liikennöitävillä rataosilla ja pystytettiin tällöin 6 246 viesti- ja 728 vahvavirtapylvästä sekä 1 001 viesti- ja 168 vahvavirtapylvään tyvenvahviketta. Vuoden 1949 pylväsvaihtoa varten merkattiin 8 059 pylvästä ja 1 417 tyvenvahviketta. Pylväslinjojen siirtoja suoritettiin 12:lla, kaapeli-asennustyötä 25:llä ja sähköisiä opastinlaitteita 16:lla eri liikennepaikalla. Rautateiden viesti- ja opastinjohtoja kunnostettiin 37 211 johdinkilometriä



*Liiokuva  
kalusto ja  
sen tarve-  
ainekulu-  
tus, kone-  
pajat ja  
sähkö-  
laitteet.*

sekä posti- ja lennätinlaitoksen johtoja 44 614.7 johdinkilometriä eli yhteensä 81 825.7 johdinkilometriä.

Sähkökonepajassa korjattiin vuoden 1948 aikana 120 lennätinkonetta, 80 lennätinkoneen osaa, 37 puhelinkeskuskonetta, 1 126 puhelinkeskuskoneen osaa, 207 puhelinkonetta, 820 puhelinkoneen osaa, 60 vaihtolaitetta, 156 soittokelloa, 94 radiolaitetta, 164 merkinanto- ja turvalaitteiden osaa, 854 erilaista moottoria tai vahvavirtakojetta, 14 kirjoitus- tai laskukonetta, 60 seinä- tai yövirtajakelloa, 853 leimasinta, 1 060 paine-, nopeus- ja tulistusmittaria sekä 2 968 sekalaista kojetta.

Sähkökonepajalla valmistettiin 2 käämimis- ja vetokonetta, 10 sähköpora-konetelinettä, 2 puhelinkeskusta, 27 puhelinvaihtolaitetta, 4 opetusväline-sarjaa, 50 siipiopastinkosketinta, 30 varmistuslukkukosketinta, 2 ristikytkin-telinettä, 80 erilaista kaapeli-, kytkin- y. m. kaappia, 25 pöytää, tuolia y. m. s., 201 erilaista puulaatikkoa ja 1 412 erilaista työvälinettä, kojetta tai niiden osaa.

Sähkökonepajassa tehtiin 113 083 työtuntia, työntekijöiden ja oppilaiden keskimääräinen luku oli 54. Valmistearvo oli 10 860 131: 50.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten perusteella annettiin vuoden kuluessa lupa 114 vahvavirta- ja 115 heikkovirtaristeilyn rakentamiseen.

Sähkölaitteiden asennusanomusten perusteella annettiin 317 valaistus-johtojen asennuslupaa rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 40 ja ratainsinöörin toimesta 39 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähkö-teknillisen toimiston toimesta 451.

Valtionrautateiden omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua jatkettiin sähköteknillisessä toimistossa entiseen tapaan, samoin valvottiin liikennepaikkojen sähkönkulutusta. Samassa yhteydessä on suoritettu myös-kin sähkövirran hintojen tarkkailua huomioon ottaen voimassa olleet hinta-säännöstelymääräykset.

Esittelyjä oli vuoden aikana kaikkiaan 67 ja niissä käsiteltiin yhteensä 429 asiaa. Tämän lisäksi sähköteknillisen toimiston päällikkö ratkaisi 600 asiaa, joista sähkövirran hinnan muutoksia oli 54. Sähköteknillisessä toimis-tossa käsiteltyjen asioiden lukumäärä oli diarion mukaan 3 109 ja lähetettyjen kirjeiden lukumäärä 1 138.

## V. Varastot ja hankinnat.

### V. 1945.

*Varastot  
ja  
hankinnat.*

*Varastot.* Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräi-nen varastoarvo oli vuonna 1945 480 535 200 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalla oli: Pasilan 203 968 200, Turun 51 609 300, Vaasan 34 972 800, Oulun 66 692 800, Kuopion 78 335 900 ja Helsingin 44 956 200 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 1 970 898 900 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 134 160 500 markan arvosta.

*Hankinnat.* Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1945 2 248 926 000 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä, tonnia	Arvo mk
Kivihiliä ja koksia .....	n. 3 249	n. 8 871 000: —
Pyöräkertoja ja pyöränrenkaita .....	» 1 377	» 25 547 000: —
Rautaa ja rautalevyjä .....	» 2 014	» 23 806 000: —
Sekal. tarveaineita .....	—	» 9 009 000: —
Yhteensä noin		Mk 67 233 000: —



Kotimaasta on edellämainitun määrän lisäksi ostettu n. 420 tonnia koksia, *Varastot ja hankinnat.* arvoltaan n. 695 000 markkaa, sekä 3 181 tonnia kivihiiliä arvoltaan 3 327 000 markkaa.

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1945 vastaanottaneet 1 657 134 m<sup>3</sup> halkoja hintaan mk 514 835 780: 25 eli keskimäärin mk 310: 67 m<sup>3</sup>:ltä, 1 454 345 m<sup>3</sup> paperipuuta hintaan mk 640 446 375: 50 eli mk 440: 36 m<sup>3</sup>:ltä ja 156 110 m<sup>3</sup> kaivospölkkyjä hintaan mk 66 949 402: — eli mk 428: 86 m<sup>3</sup>:ltä. Nämä polttopuut on kansanhuoltoministeriön alainen valtion polttoainetoimisto (VAPO) hankkinut.

Edelleen on ostettu VAPOLta 415 510 kpl ratapölkkyjä hintaan mk 39 799 321: —, 357 787 jm hirsii hintaan mk 17 904 913, 5 623 kpl puhelin- ja lennätinpylväitä hintaan mk 1 357 666: — ja yksityisiltä hankkijoilta 168 918 jm hirsiiä.

*Hankasalmen saha.* Valtionrautateiden Roikonkoskella sijainneen sahailaitoksen jäätyä v. 1944 Neuvostoliitolle luovutetulle alueelle, oli valtionrautateiden tarvitsemat sahatavarat sen jälkeen ostettava yksityisiltä sahoilta. Kun näissä hankinnoissa kuitenkin ilmeni suuria vaikeuksia ja kun sahatarviden hinnat yhtämittaa nousivat, ryhdyttiin toimenpiteisiin uuden oman sahailaitoksen hankkimiseksi ja heinäkuussa saatiinkin valtionrautateiden käyttöön Hankasalmen aseman vieressä sijaitseva sahailaitos. Tämä saha oli seisonut jo pitemmän aikaa, minkä vuoksi se oli ensin korjattava ja kunnostettava, joten sahaus voitiin alkaa vasta syyskuun 10 päivänä.

Tukkien saannin varmentamiseksi tehtiin metsänhakkuusopimuksia, joiden perusteella tukkien hakkuu aloitettiin usealla lähiseudun metsäpalstalla.

Sahalle vastaanotettiin 298 137 kuutiojalkaa sahatukkeja ja sahaus käsitti 189 138 kuutiojalkaa.

Sahalta lähetettiin syksyn 1945 kuluessa 446 standarttia sahatavaraa, 3 554 kuutiometriä polttohaketta ja pieniä erii muita sivutuotteita.

Työntekijöiden lukumäärä oli keskimäärin 69 miestä ja 15 naista eli yhteensä 84 työntekijää.

*Konnunsuolla oleva V. R. Polttoturvevalmistamo.* Vuonna 1944 sotilasviranomaisten määräyksestä evakuidun polttoturvevalmistamon kaluston ja laitteiden takaisinkuljetus Mikkelistä saatiin loppuun suoritetuksi maaliskuussa. Osa kalustoa särkyi evakuointimatalla ja jonkin verran sitä hukkaantuinkin.

Kun valmistavat työt oli hyvissä ajoin saatu suoritetuksi, voitiin turpeen nostotyöt aloittaa niin pian kuin sääsuhteet sen sallivat. Ensimmäinen kone asetettiin käytäntöön 25/4 ja toisen vuoron viimeinen kone 26/5. Nostotyö lopetettiin viimeisellä koneella 16/8. Nostokauden aikana oli käytännössä kuusi turpeennostokonetta.

Polttoturvetta valmistettiin kaikkiaan 13 100 tonnia. Sitä on lähetetty Kouvolan ja Virasojan polttoainevarastoihin, joissa 10—12 veturia käyttää turvetta polttoaineenaan. Helsingin kaupungin kaasulaitokselle on lähetetty 1 500 tonnia, jonka vastikkeeksi kaupungilta on saatu kaasua vaunuvalaistusta varten. Usealle pumppulaitokselle on myös lähetetty polttoturvetta kattiloiden lämmitykseen. Vielä on turvetta käytetty polttoaineena rautatiehallituksen hallintorakennuksen keskuslämmityslaitoksessa.

Polttoturvevalmistamon työntekijöiden lukumäärä oli touko—elokuussa päivittäin noin 450—500, aleten vähitellen niin, että se joulukuussa oli 30 henkeä. Aikaisempina vuosina oli työntekijöinä käytetty etupäässä vankityövoimaa läheisestä Konnunsuon keskusvankilasta, mutta v. 1945 vankeinhoitolaitos ei enää luovuttanut lainkaan vankeja polttoturvettyöhön, minkä vuoksi oli kokonaan turvauduttava siviilityövoimaan. Alussa näytti siviilityövoiman saanti vaikealta, mutta kun kauempana asuvia saatiin majoite-



*Varastot ja hankinnat.* tuksi sitä varten tehtyihin rakennuksiin ja kun työmaaruokala alkoi toimia hyvin sen johdosta, että saatiin hyvä ruokalanhoitaja ja kansanhuolto myönsi polttoturvetyöläisille metsätyöläisten annokset, alkoi työntekijöitä tulla riittävästi. Työntekijöiden majoitusta ja muonitusta varten y. m. tarkoituksiin rakennettiin v. 1945 polttoturvevalmistamon alueelle seuraavat rakennukset:

Kaksi parakkirakennusta, kummassakin 10 asuinhuonetta, joista osa yhteismajoitusta ja osa perhemajoitusta varten, sekä huoneet vaatteiden kuivausta varten.

Ruokailurakennus, jossa on ruokailusali, keittiö ja kaksi huonetta hoitajan asunnoksi. Ruokailurakennuksen alle oli tehtävä kellarit ja kahteen erilliseen rakennukseen aittahuoneet, puuvajat ja muut tarpeelliset ulkokuoneet.

Kahden asunnon rakennus, jossa on yhteensä viisi asuinhuonetta ja virkamieshuone.

Saunarakennus, jossa on paitsi saunaa, pukuhuone ja pesuhuone.

*Tavara- ja ainetutkimukset.* Kun 6. 2. 1944 pommituksessa tuhoutuneen valtionrautateiden laboratorion tilalle ei vielä v. 1945 saatu rakennetuksi uutta, oli suurin osa valtionrautateiden tavara- ja ainetutkimuksista suoritettava edelleen Valtion Teknillisessä Tutkimuslaitoksessa. Kaikkiaan tekivät valtionrautateiden kemisti-insinöörit v. 1945 535 tavara- ja ainetutkimusta, jotka jakautuivat seuraaviin ryhmiin:

#### *Metalleja*

Laakerimetalleja (babbitseja) .....	114 kpl
Sekalaisia metalleja .....	49 »
	163 kpl

#### *Voiteluöljyjä ja -rasvoja*

Sylinteriöljyjä .....	46 kpl
Kone- ja vaunuöljyjä .....	30 »
Sekal. öljyjä ja rasvoja .....	19 »
	95 kpl

#### *Poltto- ja valaistusöljyjä*

Bensiiniä ja petroolia .....	6 kpl
------------------------------	-------

#### *Kiinteitä polttoaineita*

Kivihiiliä .....	5 kpl
Turpeita .....	6 »
	11 kpl

#### *Maalaustarpeita* .....

8 kpl

#### *Puun suojele- ja kyllästämisaaineita*

Tervaa ja karbolineumia .....	4 kpl
-------------------------------	-------

#### *Kumiletkuja* .....

9 kpl

#### *Puhdistusaineita* .....

4 kpl

#### *Liima-aineita* .....

13 kpl

#### *Kirjoitustarpeita*

Mustetta, leimasinväriä .....	4 kpl
-------------------------------	-------

#### *Juoma- ja kattilavesiä* .....

9 kpl

#### *Sekalaisia aineita* .....

209 kpl



## V. 1946.

*Varastot.* Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1946 687 438 400 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalla oli: Pasilan 268 619 200, Turun 71 337 000, Vaasan 71 881 400, Oulun 108 446 000, Kuopion 109 647 100 ja Helsingin 57 507 700 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 3 182 914 700 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 242 529 700 markan arvosta.

*Hankinnat.* Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1946 4 036 752 400 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä, tonnia	Arvo mk
Kivihiiliä ja koksia .....	66 485	183 723 576: —
Pyöräkertoja ja pyöränrenkaita .....	1 652.5	56 416 399: 50
Ratakiskoja tarpeineen .....	2 336.8	38 218 486: 50
Rautaa ja rautalevyjä .....	649.5	15 711 629: —
Öljyjä .....	3 998	93 711 880: 50
Sekäl. tarveaineita .....	—	103 195 283: 05
		<u>Yhteensä mk 490 977 254: 55</u>

Kotimaasta on edellämäinitun määrän lisäksi ostettu 555 tonnia koksia, arvoltaan 2 205 200 markkaa.

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1946 vastaanottaneet 2 827 312.9 m<sup>3</sup> halkoja hintaan mk 1 335 685 674: 10 eli keskimäärin mk 472: 42 m<sup>3</sup>:ltä, 1 440 653.6 m<sup>3</sup> paperipuuta hintaan mk 752 826 673: 65 eli mk 522: 56 m<sup>3</sup>:ltä ja 175 204.1 m<sup>3</sup> kaivospölkkyjä hintaan mk 103 146 728: 30 eli mk 588: 72 m<sup>3</sup>:ltä. Nämä polttopuut on kansanhuoltoministeriön alainen valtion polttoainetoimisto (VAPO) hankkinut.

Edelleen on ostettu VAPOLta 645 796 kpl ratapölkkyjä hintaan mk 127 691 552: 20, 234 528.7 j m hirsiä hintaan mk 19 425 748: 35, 5 386 kpl puhelin- ja lennätinpylväitä hintaan mk 1 655 138: 40.

*Hankasalmen saha.* V. 1945 rautatien käyttöön vuokrattu Hankasalmen sahalaite siirtyi valtionrautateiden omaisuudeksi kesäkuussa 1946 tehdyllä kauppakirjalla. Sahalaitosta on jatkuvasti kunnostettu ja tehty laajennussuunnitelmia. Työläisten asunto-olojen parantamiseksi on sahalle rakennettu neljä asuinrakennusta, joihin tulee neljän perheen asunto kuhunkin. Niitten valmistuminen on kuitenkin siirtynyt v. 1947 puolelle.

Saha on käynyt yhtä työvuorua vuoden alusta lokakuun loppuun, paitsi heinäkuussa, jolloin saha korjausten ja kesälomien takia seiso, sekä kahta työvuorua marraskuun alusta vuoden loppuun.

Sahalle on vuoden aikana vastaanotettu tukkeja seuraavasti:

Valtion Polttoainetoimistolta .....	353.847 j <sup>3</sup>
Yksityisiltä .....	33.987 »
Omilta metsänhakkauksilta .....	429.923 »
	<u>Yhteensä 817.757 j<sup>3</sup></u>

Sahattu tukkimäärä nousi 732.000 kuutiojalkaan.

Sahalta lähetettiin 2 022 standarttia lautoja, lankkuja, parruja ja pelkkoja, 9 795 j m hirsiä, 3 146 kpl ratapölkkyjä, 8 112 j m telinelankkuja, 2 484 tus. hylkylautoja, 147 800 kpl routakiiloja ja 15 051 m<sup>3</sup> polttohaketta sekä pieniä eriä muita sivutuotteita.

Työläisten lukumäärä oli keskimäärin yhden työvuoron aikana 96 ja kahden työvuoron aikana 160.



*Varastot ja hankinnat.* *Konnunsuolla oleva VR Polttoturvevalmistamo.* Vuonna 1946, joka oli Polttoturvevalmistamon 7. toimintavuosi, ovat saavutukset entisestään parantuneet. Polttoturvetta valmistettiin viidellä Anrep-mallisella koneella ja yhdellä Turve-Jussi-Abenius-Anrep-koneyhdistelmällä. Toinen Turve-Jussi-yhdistelmä oli varaosien puutteessa käyttämättömänä. Koko vuoden tuotanto oli 17 000 tonnia ilma-kuivaa polttoturvetta, jota määrää on pidettävä hyvänä tuloksena, kun otetaan huomioon, että koneet ovat vanhanaikaisia.

Vuonna 1946 ostettiin lisää pieni kapearaideveturi.

Työvoiman saanti on yleensä ollut hyvä. Tähän ovat vaikuttaneet maajoitusmahdollisuudet ja hyvä muonitus, turvetyöläisille kun annetaan metsätyöläisten annokset. Työläisten lukumäärä oli suurimmillaan heinäkuussa eli 470 ja vähimmillään tammikuussa eli 42. Keskimäärin oli koko vuoden 211 työläistä.

Valmistettua polttoturvetta oli v. 1946 alussa

suolle varastoituna .....	7 871 tn.
Valmistettu v. 1946 .....	17 000 »
	<hr/> Yhteensä 24 871 tn.

Polttoturvetta luovutettu seuraavasti:

Rh:n keskuslämmitys Helsinki .....	1 507.4 tn.
Polttoainevarasto Kouvola .....	10 060.0 »
» Virasoja .....	2 838.9 »
Pumppulaitos Kaipiainen .....	53.5 »
» Kausala .....	17.5 »
» Uusikylä .....	28.2 »
» Vuohijärvi .....	15.9 »
Helsingin kaupungin kaasulaitos .....	57.1 »
Varasto Kuopio .....	13.4 »
Konnunsuon Vankila .....	500.0 »
Oma kulutus .....	256.0 »
	<hr/> 15 349.9 tn.

Suolle varastoitu ..... 9 521.1 tn.

Lokakuussa myönsi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö mk 1 900 000: — turvepehkuosaston perustamista varten Polttoturvevalmistamon yhteyteen. Kun se osa suota, johon oli edullisinta tehdas rakentaa, oli otettu asutustarkoituksiin siirtoväkeä varten ja se saatiin vasta joulukuussa takaisin, ei rakennustyöhön päästy ennemmin käsiksi. Valmistavana työnä itse nostopaikalla tehtiin kuitenkin oja ja nostettiin raaka-ainetta seuraavaa valmistuskautta varten. Koneet tilattiin Epilän konepajalta ja puutavara VR Hankasalmelta.

*Tavara- ja ainetutkimukset v. 1946.* Pommituksessa 6. 2. 44 tuhoutuneen valtionrautateiden laboratorion tilalle rakennettiin rautatiehallituksen halintorakennukseen uusi 4 huonetta käsittävä laboratorio, joka valmistui kesäkuussa. Valtionrautateiden kemisti-insinöörit tekivät v. 1946 kaikkiaan 916 erilaista tavara- ja ainetutkimusta, jotka jakautuivat seuraaviin ryhmiin:

#### *Metalleja*

Rautaa .....	21 kpl
Laakerimetalleja (babbitseja) .....	116 »
Sekalaisia metalleja .....	37 »
	<hr/> 174 kpl



*Voiteluöljyjä ja -rasvoja*

Sylinteriöljyjä .....	17 kpl
Kone- ja vaunuöljyjä .....	42 »
Sekal. öljyjä ja rasvoja .....	5 »
	<hr/> 64 kpl

*Poltto- ja valaistusöljyjä*

Kaasu- ja polttoöljyä .....	3 kpl
Bensiiniä ja petroolia .....	7 »
	<hr/> 10 kpl

*Kiinteitä polttoaineita*

Kivihiliä .....	31 kpl
Turpeita .....	193 »
	<hr/> 224 kpl

*Maalaustarpeita*

58 kpl

*Puun suojele- ja kyllästämisaaineita*

Tervaa ja karbolineumia .....	14 »
-------------------------------	------

*Kumiletkuja*

6 »

*Puhdistusaineita*

10 »

*Liima-aineita*

12 »

*Kirjoitustarpeita*

Mustetta, leimasinväriä .....	3 »
-------------------------------	-----

*Juoma- ja kattilavesiä*

37 »

*Sekalaisia aineita*

304 »

V. 1947.

*Varastot.* Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1947 1 269 528 000 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalla oli: Pasilan 350 964 500, Turun 129 901 600, Vaasan 164 400 100, Oulun 264 799 100, Kuopion 276 144 600 ja Helsingin 83 318 800 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 3 749 464 000 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 353 718 800 markan arvosta.

*Hankinnat.* Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1947 4 775 246 000 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä tonnia	Arvo mk
Kivihiliä ja koksia .....	171 790	400 167 916: 50
Pyöräkertoja .....	1 074.3	22 601 960: —
Pyöränrenkaita .....	1 443.71	47 564 876: —
Ratakiskoja .....	7 589.2	147 156 556: —
Rautaa .....	2 515.47	38 721 678: —
Rautalevyä .....	704.81	16 386 492: —
Öljyä .....	3 093.93	12 797 231: —
Sekal. tarveaineita .....	—	342 336 318: 25
	<hr/> Yhteensä	<hr/> mk 1 039 733 027: 75

Varastot  
ja  
hankinnat.



Varastot ja hankinnat. Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1947 vastaanottaneet 3 195 647.3 m<sup>3</sup> halkoja hintaan mk 1 981 032 661: 40 eli keskimäärin mk 619: 92 m<sup>3</sup>:ltä, 136 542.8 m<sup>3</sup> paperipuuta hintaan mk 92 372 863: 90 eli mk 676: 51 m<sup>3</sup>:ltä ja 30 006.5 m<sup>3</sup> kaivospölkkyjä hintaan mk 19 926 741: 70 eli mk 664: 08 m<sup>3</sup>:ltä. Nämä polttopuut on kansanhuoltoministeriön alainen valtion polttoaine-toimisto (VAPO) hankkinut.

Edelleen on ostettu VAPOLta 758 639 kpl ratapölkkyjä hintaan mk 189 340 535: 50, 423 100.0 jm hirsii hintaan mk 37 401 724: 90, 8 607 kpl puhelin- ja lennätinpylväitä hintaan mk 5 120 740: —, 2 390 kpl tyvivahvik-keita hintaan mk 288 791: 50, 9 976 kpl aidanpylväitä hintaan mk 548 150: —, 300 kpl aidansalkoja hintaan mk 30 000: —, 103 233 stds sahatavaraa hintaan mk 1 108 862: 70 ja 3 370 m<sup>3</sup> rullapuita hintaan mk 2 283 390: —.

### *Hankasalmen saha.*

Sahalaitosta on jatkuvasti kunnostettu ja työläisten asunto-olojen paran-tamiseksi on sahalle rakennettu neljä asuinrakennusta, joihin on saatu neljän perheen asunto kuhunkin.

Saha on käynyt kahta työvuorua koko vuoden paitsi heinäkuun 16 päivästä syyskuun 26 päivään, jolloin saha korjausten ja kesälomien takia seiso.

Sahalle on vuoden aikana vastaanotettu tukkeja seuraavasti:

Valtion Polttoainetoimistolta .....	1 386 578 j <sup>3</sup>
Yksityisiltä .....	11 839 »
Omilta metsänhakkauksilta .....	490 766 »
Yhteensä	1 889 183 j <sup>3</sup>

Sahattu tukkimäärä nousi 1 099 653 kuutiojalkaan.

Sahalta lähetettiin 4 740 standarttia lautoja, lankkuja, parruja ja pelkkoja, 19 080 jm hirsii, 5 629 kpl ratapölkkyjä, 37 652 jm telinelankkuja, 7 540 tus. hylkylautoja, 253 200 kpl routakiloja ja 19 778 m<sup>3</sup> polttohaketta sekä pieniä eriä muita sivutuotteita.

Työläisten lukumäärä oli keskimäärin 180.

### *Konnunsuolla oleva VR Polttoturvevalmistamo.*

Vuosi 1947 oli Polttoturvevalmistamon 8. toimintavuosi. Koko vuosi-tuotanto oli 11 100 tonnia eli siis n. 1/3 vähemmän kuin edellisenä vuonna. Tämä johtui siitä, että kaksi konetta seiso koko kesän työvoiman puutteessa. Tuotantoa heikensi myös osaltaan suon vahva routakerros, joka haittasi koko kolmikuukautisen nosto-ajan.

Työläisten lukumäärä oli suurimmillaan heinäkuussa eli 389 ja vähimmil-lään tammikuussa eli 69.

Edellisenä vuonna perustettu tuotantokomitea, johon valittiin 3 työn-antajan, 2 toimenhaltijain ja 5 työntekijäin edustajaa, kokoontui vuoden kuluessa 5 kertaa.

Vuoden alussa oli polttoturvetta varastoituna

3 suolle .....	9 252.1 tn.
Valmistettu v. 1947 .....	11 100.0 »
Yhteensä	20 352.1 tn.



*Polttoturvetta lähetettiin seuraavasti*

*Varastot  
ja  
hankinnat.*

Helsinki Rh:n keskuslämmityslaitos . . . . .	1 473.0	tn.
Kaipiainen, pumppu . . . . .	42.5	»
Kausala, » . . . . .	56.2	»
Inkeroinen, » . . . . .	12.8	»
Uusikylä, » . . . . .	42.4	»
Kouvola, polttoainevarasto . . . . .	4 004.42	»
Virasoja, » . . . . .	1 662.7	»
Mikkeli, » . . . . .	3 606.84	»
Oma kulutus . . . . .	574.86	»
	11 475.72	tn. 11 475.72 tn.

31. 12. 47 suolle varastoituna . . . . . 8 876.4 »

Edellisenä vuonna myönnetyllä määrärahalla rakennettiin polttoturvevalmistamon yhteyteen *turvepehkonvalmistusosasto*, joka valmistui heinäkuussa.

Polttoturpeen nostokauden loputtua elokuun alkupuolella siirrettiin osa työläisiä pehkon raaka-ainetta nostamaan ja saatiin sitä vuoden loppuun mennessä nostettua 15 100 m<sup>3</sup>. Turvepehkoa saatiin paalutettua 4 000 paalia.

*Kyllästyslaitos N:o 1*, jonka sijoituspaikka on Mikkelissä Linnamäen sora-kuopassa, asetettiin käyntiin heinäkuun lopussa. Kun laitos oli ollut toimitomana vuodesta 1940, oli perinpohjainen korjaus välttämätön ennen käynnistystä. Kevättalvella vietiin kattilavaunu ja koneisto Pasilan ja Helsingin konepajoihin kattilan täyskatsastusta ja koneiston korjausta varten. Vuoden lopulla toiminta keskeytettiin, kun kylmät ilmat alkoivat haitata työskentelyä, joten laitos oli käynnissä vain viisi kuukautta yhdessä työvuoressa. Tänä aikana kyllästettiin:

Lankkuja . . . . .	918.41	m <sup>3</sup>
Pylväitä . . . . .	4 469	kpl
Pylväsorsia . . . . .	95 915	»
Ratapölkkyjä . . . . .	9 007	»

Kyllästysöljyä kulutettiin kaikkiaan 256 521 kg. Henkilökuntaa oli esimies ja 12 työläistä.

*Tavara- ja ainetutkimukset v. 1947.*

Vuonna 1947 tutkittiin valtionrautateiden hankintatoimiston laboratoriossa kaikkiaan 1 200 erilaista tavara- ja ainenäytettä, jotka jakaantuivat seuraaviin ryhmiin:

*Metalleja*

Rautaa ja teräksiä . . . . .	25	kpl
Valkometalleja . . . . .	203	»
Sekalaisia metalleja . . . . .	23	» 251 kpl

*Voiteluöljyjä ja -rasvoja*

Sylinteriöljyjä . . . . .	24	kpl
Kone- ja vaunuöljyjä . . . . .	47	»
Sekalaisia öljyjä ja rasvoja . . . . .	8	» 79 »

*Poltto- ja valaistusöljyjä*

Kaasu- ja polttoöljyjä . . . . .	18	»
----------------------------------	----	---



Varastot  
ja  
hankinnat.

*Kiinteitä polttoaineita*

Kivihiiliä .....	40 kpl	
Turpeita .....	510 »	550 kpl

*Maalaustarpeita*

Kuivia värejä .....	4 kpl	
Öljy- ja lakkavärejä .....	22 »	
(Lakka-) vernissoja .....	11 »	
Täpättejä .....	3 »	40 »

*Suojelu- ja kyllästysaineita*

Bitumeja .....	11 kpl	
Kreosoottiöljyjä .....	9 »	
Tervaa ja karbolineumia .....	4 »	24 »

*Kumiletkuja ja -renkaita* .....

5 »

*Puhdistusaineita*

Saippuuita .....	1 kpl	
Sekalaista .....	6 »	7 »

*Liima-aineita* .....

2 »

*Kankaita* .....

3 »

*Kirjoitustarpeita*

Mustetta .....	1 »	
----------------	-----	--

*Juoma- ja kattilavesiä* .....

27 »

*Sekalaisia aineita* .....

193 »

Yhteensä 1 200 kpl

V. 1948.

*Varastot.* Valtianrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1948 2 614 667 400 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalla oli: Pasilan 759 818 900, Turun 318 565 600, Vaasan 287 111 300, Oulun 478 732 300, Kuopion 652 395 600 ja Helsingin 118 043 700 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 5 306 663 700 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 353 677 100 markan arvosta.

*Hankinnat.* Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1948 7 836 773 900 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä, tonnia	Arvo mk
Kivihiiliä ja koksia .....	486 455.1	1 622 117 686: 50
Pyöräkertoja .....	1 907.5	77 415 717: 50
Pyöränrenkaita .....	2 526.1	86 894 253: 50
Ratakiskoja .....	4 651	77 469 388: 50
Rautaa ja terästä .....	1 544.1	40 181 300: 50
Rautalevyä .....	338	8 951 180: —
Öljyä .....	2 258	27 214 194: —
Sekal. tarveaineita .....	—	425 698 379: 50
Yhteensä	mk	2 365 942 100: —



Valtionratuateiden varastot avat vuonna 1948 vastaanottaneet 2 435 174.4 m<sup>3</sup> halkoja hintaan mk 1 826 289 037: 80 eli keskimäärin mk 749: 95 m<sup>3</sup>:ltä, 426 198 m<sup>3</sup> rankapolttopuuta hintaan mk 365 025 620: 30 eli mk 856: 45 m<sup>3</sup>:ltä, 79 991.7 m<sup>3</sup> paperipuuta hintaan mk 73 167 298: 90 eli mk 914: 70 m<sup>3</sup>:ltä ja 35 008.5 m<sup>3</sup> kaivospölkkyjä hintaan mk 31 240 333: 50 eli mk 892: 35 m<sup>3</sup>:ltä. Nämä polttopuut on kansanhuoltoministeriön alainen valtion polttoainetoimisto (VAPO) hankkinut. Varastot  
ja  
hankinnat.

Edelleen on ostettu VAPOLta 1 234 327 kpl ratapölkkyjä hintaan mk 419 514 562: —, 96 248.3 jm hirsii hintaan mk 11 186 952: 50, 20 933 kpl puhelin- ja lennätinpylväitä hintaan mk 19 322 762: —, 1 893 kpl tyvivahvikkeita hintaan mk 279 992: —, 26 794 kpl aidanpylväitä hintaan mk 1 967 797: —, 36 433 kpl aidansalkoja hintaan mk 2 525 792: —, 109 372 stds sahatavaraa hintaan mk 2 048 305: 50, 1 462.1 m<sup>3</sup> rullapuita hintaan mk 1 158 895: — ja VR Hankasalmen sahalle 644 791 jm tukkeja hintaan mk 46 657 444: —.

Yksityisiltä hankkijoilta ostettiin v. 1948 2 482 std sahatavaraa.

*Polttoainehuoltotoiminta.* V. 1948 vastaanotettiin eri kulutuspaikoille seuraavat polttoaineet:

Halkoja noin	2 800 000 m <sup>3</sup>
Polttoturvetta noin	700 000 dt
Kivihiiliä noin	4 800 000 »

Kulutettu:

Halkoja noin	2 037 000 m <sup>3</sup>
Polttoturvetta noin	577 000 dt
Kivihiiliä noin	2 577 000 »

Käsittelykustannukset (halkojen purkaus, kuormaus, pincous, sahaus ja vetureille antaminen y. m.):

Halkokäsittely noin mk	490 126 000: —
Polttoturvekäsittely noin mk	19 402 000: —
Kivihiilikäsittely noin mk	124 371 000: —

Myös polttoöljyä on käytetty v. 1948 aikana vetureille 4 135 000 kg ja sen käsittely- (anto-) kustannukset ovat noin mk 646 300: —. Polttoainetyöläisiä on ollut palveluksessa

v. 1948 alussa	2 254	henkeä ja 77	esimiestä,
» lopussa	1 742	» » 64	»

Polttoaineen vyörytysantolaitureita, raidejärjestelyjä y. m. laitteita valmistunut seuraavasti:

vyörytysantolaiturit Kemiin, Mikkeliin, Joensuuhun, raidejärjestely Seinäjoella, nosto- ja vetolaitteita m. m. Parkanoon ja Alavudelle sekä vyörytysantolaiturien sähköistykset Hyvinkäälle ja Kemiin kuin myös antolaiturien laajennus Kokkolassa ja Tampereella. V. 1948 lopussa oli vyörytyslaitureita käytössä kaikkiaan 26 kpl.

Huoltotoimintaa varten on suunniteltu ja valmistunut polttoainetyöläisten huoltorakennukset Vihtariin, Uimaharjulle, Lappeenrantaan ja Tornioon sekä laajennukset Jepualla ja Kouvolassa.

Tämän lisäksi on ollut rakenteilla kuuteen eri paikkaan saunarakennukset, nimittäin Riihimäelle, Karjaalle, Turkuun, Tampereelle, Poriin ja Seinäjoelle, mitkä olivat viimeistelyvaiheessa vuoden lopussa. Karjaan saunarakennuksen yhteyteen oli sovitettu myöskin työläisten ruokailuhuoneisto ja esimiehien toimistohuone.



*Varastot ja hankinnat.* Polttoainelaiturien, purkausraidejärjestelyjen ja huoltorakennusten rakentamiseen oli myönnetty käytettäväksi v. 1948 yht. 5.5 mmk, joka erä on kokonaan käytetty. Saunarakennuksia varten oli lisäksi myönnetty 1.8 mmk.

### *Hankasalmen saha.*

Sahalaitosta on jatkuvasti kunnostettu ja sahatavaran kuivaamo rakennettu valmistumisvaiheeseen saakka. Työväkeä varten on rakennettu uusi huoltorakennus ja asunto-oloja parannettu korjaamalla vanhoja asuinhuoneita.

Saha on käynyt kahta työvuoroa koko vuoden paitsi heinäkuun 16 päivästä elokuun 18 päivään, jolloin saha korjausten ja kesälomien takia seisoi.

Sahalle on vuoden aikana vastaanotettu tukkeja seuraavasti:

Valtion Polttoainetoimistolta .....	644 791 j <sup>3</sup>
Yksityisiltä .....	5 466 »
Omilta metsänhakkauksilta .....	867 885 »
<hr/>	
Yhteensä	1 518 142 j <sup>3</sup>

Sahattu tukkimäärä nousi 1 362 020 kuutiojalkaan.

Sahalta lähetettiin 4 274 standarttia lautoja ja lankkuja, 892 standarttia parruja ja pelkkoja, 6 832 jm hirsiiä, 10 528 kpl ratapölkkyjä, 71 736 jm telinelankkuja, 84 097 kpl avovaunun pylväitä, 14 688 tus. hylkylautoja, 210 500 kpl routakiiloja ja 30 093 m<sup>3</sup> polttohaketta sekä pieniä erii muita sivutuotteita.

Työntekijöiden lukumäärä sahalla oli keskimäärin 217 ja metsähakkuissa 78.

Tuotantokomitea, johon kuului 3 työnantajan, 2 toimenhaltijain ja 5 työntekijäin edustajaa, kokoontui vuoden kuluessa 5 kertaa.

### *Konnunsuolla oleva VR Polttoturvevalmistamo.*

Vuosi 1948 oli Polttoturvevalmistamon 9 toimintavuosi.

Polttoturpeen valmistuskoneita on kuusi jo v. 1940 hankittua Anrep-mallista konetta. Näistä kahteen on myöhemmin tehty Turve-Jussi-Abenius-yhdistelmä, jonka tarkoituksena on säästää työvoimaa ja lisätä tuotantoa. Koneista on yksi seissyt kokonaan ja toisia osittain työvoiman puutteessa.

Kokonaismenot olivat ..... mk 36 656 780: 10  
Tähän summaan sisältyvät kuitenkin seuraavat menoerät, jotka ovat polttoturvemomentilla, mutta laskelmissa voidaan siitä erottaa ja kuolettaa vähitellen:

1) Uusia turpeenkuljetusvaunuja .....	mk	798 943: —
2) Vanhojen vaunujen korjauksia .....	»	240 000: —
3) Parakkien ja asuinrakennusten korjauksia .....	»	503 965: —
4) Turvekenttien kunnostusta ja teiden korjauksia ..	»	238 799: —
5) Yhden työkentän sähkölinjan muutto toiseen paikkaan .....	»	135 300: —
6) Teräsköydetyt uusittu kaikkiin koneisiin .....	»	304 000: —
<hr/>		
Yhteensä	mk	2 221 007: —

Vähentämällä tämä summa edellisestä, saadaan kokonaismenoiksi mk 34 435 773: 10, joka jakaantuu seuraavasti:

I. Työnjohto ja toimistohenkilökunnan palkat .....	mk	1 755 768: —
Matkakustannukset .....	»	76 100: —
Vuokrat, lämmitys, valaistus ja muut toimistomenot	»	37 451: —
Sairasajan palkat .....	»	219 425: —
Lapsilisämaksut .....	»	802 026: —
Kansaneläkemaksut .....	»	457 393: —
Loma-ajan palkat .....	»	1 428 465: —
<hr/>		
Yhteensä	mk	4 776 628: —



II. Konetyö .....	mk	14 231 259: 50	Varastot ja hankinnat.
Muut käsittelykustannukset:			
Kääntäminen ja kekoaminen .....	»	1 776 506: —	
aumaus suolle .....	»	1 049 941: —	
siirto isoon aumaan .....	»	1 171 449: —	
kenttäratojen siirtoja .....	»	540 000: —	
kuormaus pikkuvaunuihin .....	»	974 600: —	
kuljetus Muukkoon ja kuormaus isoon vaunuun ..	»	1 732 506: —	
lumi- y.m. työt .....	»	718 317: 70	
Yhteensä	mk	22 194 579: 20	
III. Voimavirta .....	mk	996 302: —	
Poltto- ja voiteluaineet .....	»	1 566 899: —	
Sekalaiset tarveaineet .....	»	437 906: —	
Yhteensä	mk	3 001 107: —	
IV. Kaluston kunnossapito .....	mk	1 069 952: —	
Työraiteiden, sähköjohtojen ja työlinjojen kunnossapito .....	»	1 197 976: —	
Muut korjauskustannukset .....	»	903 547: 90	
Sekalaisia kustannuksia .....	»	802 878: 70	
V. Uusien työraiteiden rakennustyöt .....	»	138 799: 30	
Uusia työlinjoja ja kuivatuskenttiä .....	»	350 305: —	
Yhteensä	mk	34 435 773: 10	

Kustannukset tonnia kohti mk 1 861: — vapaasti vaunussa Muokon laiturivaihteella.

Jos valmis polttoturpe voitaisiin suolta suoraan lähettää pois ja varastoida kulutuspaikalle, olisi tonnihinta mk 1 610: —. Näin ei kuitenkaan voida käytännöllisistä syistä tehdä, vaan on useita tuhansia tonneja varastoitava pääradan viereen isoon aumaan talvilähetystä varten ja siitä kuormattava uudelleen pieniin kuljetusvaunuihin pois lähetystä varten.

Kun toisilta hankkijoilta ostetusta polttoturpeesta maksettiin KHM:n määräämä hinta mk 2 400: — + laatuhyvitykset, arviolta 15 % eli mk 2 760: — tonnilta, olisi VR Polttoturpevalmistamon tuotanto 18 500 tn tullut muilta ostettuna maksamaan mk 51 060 000: — eli siis mk 14 403 220: — enemmän, jonka lisäksi on huomattava, ettei valtionrautateiden polttoturpeen hintaan sisälly n. s. laatuhyvityksiä.

Kaluston korjauskustannukset ovat verrattain suuret, johon syynä on se, että koneet ovat jo 9 vuotta vanhat. Uusia osia on ollut pakko hankkia ja ne ovat kalliita.

Työntekijäin lukumäärä oli suurimmillaan heinäkuussa, 396, ja vähimmillään tammikuussa, 53.

Tuotantokomitea, johon kuuluu 3 työnantajan, 2 toimenhaltijain ja 5 työntekijäin edustajaa, kokoontui vuoden kuluessa viisi kertaa.

Vuoden alussa oli polttoturvetta varastoituna suolle ..	8 864.4	tn.
Valmistettu v. 1948 .....	18 500	»
Yhteensä	27 364.4	tn.

Lähetetty vuoden kuluessa:

Kaipiaisten pumpulle .....	14.20	tn.
Kouvolaan polttoainevarastolle .....	5 283.20	»
Mikkelin .....	2 260.59	»
Riihimäen .....	9.59	»



Varastot  
ja  
hankinnat.

Virasojan polttoainevarastolle .....	1 632.42 tn.
Oma kulutus .....	525.80 »
	<hr/>
Yhteensä	9 725.90 tn.

Suolle varastoituna 31. 12. 48 ..... 17 638.50 »

*VR Polttoturvevalmistamon turvepehkuosaston toiminta.*

Turvepehkun kulutus v. 1948 ei vastannut läheskään niitä määriä kuin laitosta suunniteltaessa oli arvioitu ja aikaisempina vuosina kulutettukin. Turvepehkuja on säilyttämisen vuoksi paalattava vain se määrä, joka kulloinkin tilataan.

Valmistus oli 11 359 paalia, joka vastaa noin neljättäosaa valmistusmahdollisuudesta.

Menoja oli v. 1948 aikana .....	mk 4 340 042: 50
Varastot: 1. 1. 48 .....	» 2 651 546: 25
Suolle nostettua raakaturvetta 2 400 m <sup>3</sup> .....	» 159 840: —
Keottuna 17 987 m <sup>3</sup> .....	» 1 870 648: —
Ladoissa 8 800 m <sup>3</sup> .....	» 1 381 600: —
Tehtaalla paalattuna 680 paalia .....	» 115 600: —
	<hr/>
	mk 5 527 734: 25

Lähetetty 11 359 paalia à 175: — ..... » 1 987 825: —

Varaston arvo 31. 12. 48 ..... mk 3 539 909: 25

*Kyllästyslaitos N:o 1*, jonka sijoituspaikkana on Mikkeliissä oleva Linna-  
mäen sorakuoppa, korjattiin edellisen vuoden lopulla tapahtuneen lyhyt-  
aikaisen seisauksen jälkeen käyttökuntoon. Osa työntekijöitä oli korjaus-  
toissa ja osalle järjestettiin ratapölkkyjen ja pylväiden varastointityötä lai-  
toksen vieressä olevalla varastoalueella. Toiminta aloitettiin uudelleen maalisi-  
kuun 22 p:nä ja jatkui vuoden loppuun asti. Työntekijöitä oli yhteensä 24 ja  
työskenneltiin laitoksessa kahdessa vuorossa.

Kokonaismenot olivat ..... mk 21 551 309: 10

Näistä tekivät:

Palkat .....	mk 4 735 229: —
Kyllästysöljy 1 310 154 kg .....	» 15 499 176: —
Polttoaineet 989 m <sup>3</sup> .....	» 1 031 420: —
Voiteluaineet 563 kg .....	» 12 732: —
Muita menoja .....	» 272 752: 10

Yhteensä mk 21 551 309: 10

Vuoden aikana kyllästettiin:

Rautatien omaa puutavaraa:

Ratapölkkyjä .....	104 538 kpl
Pylväitä .....	5 915 »
Lankkuja .....	1 505 m <sup>3</sup>
Lautoja .....	231.25 m <sup>3</sup>
Muuta puutavaraa .....	235.5 »

Kustannukset tekivät mk 16 226.227: 10

Muiden puutavaraa kyllästettiin:

Ratapölkkyjä .....	332 kpl
Pylväitä .....	2 797 »
Pylväsorsia .....	2 079 »



Lankkuja .....	2 151.62 m <sup>3</sup>
Muuta puutavaraa .....	82.62 »

Kustannukset tekivät mk 5 325 082: —

Varastot  
ja  
hankinnat.

Keskimääräinen kyllästyshinta eri tavaralaaduille oli seuraava:

Ratapölkky .....	112: — kpl
Pylväs .....	340: — »
Muu puutavara .....	1 480: — m <sup>3</sup>

Kokonaiskustannuksiin sisältyy myös puutavaran varastoisesta aiheutuneita menoja, yhteensä mk 129 146: —

*Tavara- ja ainetutkimukset v. 1948.* Vuonna 1948 tutkittiin rautatiehallituksen hankintatoimiston laboratoriossa seuraavat 1 620 erilaista tavara- ja ainenäytettä:

*Metalleja*

Rautaa ja teräksiä .....	40 kpl	
Kuparia ja punametalleja .....	44 »	
Valkometalleja .....	182 »	
Sekalaisia metalleja .....	21 »	287 kpl

*Voiteluöljyjä ja -rasvoja*

Sylinteriöljyjä .....	17 kpl	
Kone- ja vaunuöljyjä .....	38 »	
Sekalaisia öljyjä ja rasvoja .....	3 »	58 »

*Poltto- ja valaistusöljyjä*

Kaasu- ja polttoöljyjä .....	7 kpl	
Bensiiniä ja petrolia .....	2 »	9 »

*Kiinteitä polttoaineita*

Kivihiiliä .....	184 kpl	
Turpeita .....	561 »	745 »

*Maalaustarpeita*

Kuivia värejä .....	36 kpl	
Öljy- ja lakkavärejä .....	94 »	
(Lakka) vernissoja .....	32 »	
Tärpättejä .....	4 »	166 »

*Suojelu- ja kyllästysaineita*

Bitumeja .....	13 kpl	
Kreosoottiöljyjä .....	11 »	
Tervaa ja karbolineumia .....	7 »	31 »

*Puhdistusaineita*

Saippuoita .....	4 kpl	
Sekalaisia .....	11 »	15 »

*Liima-aineita*

Musteita, leimasinvärejä .....	9 »	
Kankaita .....	1 »	
Kumiletkuja ja -renkaita .....	14 »	
Juoma- ja kattilavesiä .....	3 »	
Sekalaisia aineita .....	47 »	
	235 »	

Yhteensä 1 620 kpl



## VI. Liikenne.

### V. 1945.

*Liikenne.*

*Yleiset liikennemääräykset.* Valtionrautateille huhtikuun 26 päivänä 1929 annettuun liikennesääntöön on toimintavuoden aikana tehty seuraavat muutokset.

Koska rautatien edun mukaista on käyttää kaikkia keinoja vaunujen purkamisen ja kuormauksen jouduttamiseksi, jotta vaunut nopeasti vapautuisivat uusiin kuljetuksiin, ja rautatien kuljetuskyky, vaunuston vähentymisestä huolimatta, saataisiin pidetyksi mahdollisimman korkeana, on myös puhelinta käytettävä tiedotusvälineenä. Tämän johdosta rautatiehallitus määräsi, että liikennesäännön 81. §:n (Ilmoitus tavarán saapumisesta) 2. lisämääräyksestä poistetaan lause: »Rautatieasemat eivät kuitenkaan saa käyttää saapuneen tavarán ilmoittamiseen sellaisia puhelinjohtoja, joiden käyttämisestä kannetaan eri maksu, ellei asianomainen vastaanottaja ole sitoutunut suorittamaan siitä johtuvia kustannuksia.», ja että kokonaisuudessaan poistetaan saman pykälän 3. lisämääräys:

»Jos liikennöitsijä on sitoutunut rautateille korvaamaan kysymyksessä olevat puhelinmaksut, on maksu kannettava samalla, kun rahtikirja annetaan tavarán vastaanottajalle. Puheenalaiset maksut voidaan myös kantaa kuukausittain, milloin liikennöitsijän kanssa siitä on sovittu. Näistä maksuista annetaan kuitti ylimääräisten tulojen shekkikirjasta.», sekä että puhelimen tästä käytöstä johtuvat puhelinmaksut saadaan merkitä rautatien menoiksi.

Tavarán kotiinkuljetuksen helpottamiseksi ja uusintakuljetusten välttämiseksi rautatiehallitus määräsi, että liikennesäännön 82. §:ään (Tavarán lähettäminen vastaanottajan asuntoon) liitetään seuraava uusi lisämääräys:

»3. Rautatien kuljettaessa tavaraa vastaanottajan asuntoon saadaan tavara, ellei vastaanottajaa itseään tavata tai ellei hän ole valtuuttanut toista henkilöä ottamaan tavaraa haltuunsa, luovuttaa asianomaisen talon talonmiehelle, mikäli tämä suostuu ottamaan tavarán huostaansa autokuormakirjaan tehtävää kuittausta vastaan.»

*Junaturvallisuussääntö.* Kaikille asianomaisille osoitetulla kirjeellä heinäkuun 20. päivästä rautatiehallitus antoi lisämääräyksiä väliasemalle jätettävien vaunujen liittamisestä ilman junamiehistöä kulkevaan junaan ja vaunujen ottamisesta väliasemalta sanotunlaiseen junaan.

*Liikennepaikat.* Toimintavuoden aikana tehtiin liikennepaikkojen suhteen, niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta johtuvina toimenpiteinä sekä syyskuussa 1944 tehdyn välirauhan johdosta toimipaikkansa menettäneiden viran ja toimen haltijain sijoittamiseksi, seuraavat muutokset:

Tampereen ensimmäisen luokan asema kolmatta palkkaluokkaa korotettiin toiseen palkkaluokkaan;

Porin toisen luokan asema korotettiin ensimmäisen luokan asemaksi kolmatta palkkaluokkaa;

Iisalmen, Porvoon ja Salon kolmannen luokan asemat korotettiin toiseen luokkaan;

Oulaisten, Pohjankurun ja Suonenjoen neljännen luokan asemat kolmanteen luokkaan;

Kankaanpään, Kauhajoen, Lappohjan, Lauritsalan, Parikkalan, Tervajoen ja Virtain viidennen luokan asemat neljänteen luokkaan;

Hirsilän, Mynämäen, Niinisalon, Sääksjärven ja Valtin pysäkit viidennen luokan asemiksi;

Okeroisten laituri korotettiin pysäkipiksi ja Leteensuon laituri ja Martinniemen seisake muutettiin laiturivaihteiksi;

Kouvolan ensimmäisen luokan asema alennettiin toisesta palkkaluokasta kolmanteen palkkaluokkaan;



Runnin, Sydänmaan ja Venetmäen neljännen luokan asemat alennettiin *Liikenne.* viidenteen luokkaan ja Hajalan neljännen luokan asema muutettiin pysäkeiksi;

Haistilan ja Onkamon viidennen luokan asemat muutettiin niinikään pysäkeiksi;

Ränninmäen laiturivaihteen nimi muutettiin toukokuun 1. päivästä lukien nimeksi »Jyräkö» ja Jyrängön laiturivaihteen nimi samasta päivästä lukien nimeksi »Myllykylä»; sekä

Jäkärälän laiturivaihteen nimi muutettiin kesäkuun 1. päivästä lukien nimeksi »Maaria», Pansion laiturivaihteen nimi lokakuun 1. päivästä lukien nimeksi »Ihala» ja Heimolan laiturivaihteen nimi tammikuun 1. päivästä 1946 lukien nimeksi »Suontee».

#### *Henkilökunta.*

Toimintavuoden aikana on tapahtunut kaikkiaan 1 326 nimitystä korkeamman virkaan tai toimeen.

Ylimääräisestä henkilökunnasta on nimitetty vakinaisiksi viran ja toimen haltijoiksi 77 ylimääräistä sähköttäjää, 37 ylimääräistä konttoriapulaista ja 419 ylimääräistä asemamiestä.

Henkilökunnasta on poistunut kuoleman ja eroamisien kautta 318 viran ja toimen haltijaa, ja virantoimituksessa on tapaturmaisesti kuollut 14 toimenhaltijaa.

*Asunnotta olevien rautatieläisten majoitus.* Asunnoista vallitsevan puutteen takia rautatiehallitus suostui siihen, että rautatie antaa vaunuihin, joihin on asuntojen puutteen vuoksi täytynyt majoittaa rautatieläisiä näiden vakinaisella toimipaikalla, maksutta polttopuut ja välttämättömään valaistukseen sekä radioiden käyttöön tarvittavan sähkövirran niin kauan kuin asuntojen puute pakottaa turvautumaan tällaiseen majoitukseen virkailijoihin nähden näiden vakinaisella toimipaikalla.

*Aikataulut.* Edellisenä vuonna voimaantullutta juna-aikataulua N:o 110 noudatettiin toukokuun 25. päivään saakka välirauhan johdosta siihen tehtyine muutoksineen. Polttoainetilanteen yhä huonontuessa tehtiin toukokuun 26. päivästä lukien rataosille Helsinki—Kouvola, Kotka—Pieksämäki, Pieksämäki—Joensuu ja Huutokoski—Parikkala uusi aikataulu, jossa matkustus-aikoja oli osittain pidennettävä veturien huollon takia. Talven lähestyessä junien kulku yhä huonontui ja myöhästymisiä sattui joka päivä. Tämän tähden oli laadittava koko rataverkolle hitaampi aikataulu, N:o 111, joka tuli voimaan joulukuun 1. päivänä.

Toimintavuoden aikana on rautatieliikenne voitu jälleen ulottaa Oulun pohjoispuolelle Rovaniemelle ja Aavasaksalle saakka, kun sillat ja rata, jotka saksalaiset joukot perääntyessään hävittivät, on vähitellen saatu väliaikaisesti korjatuiksi.

Ajoittain on täytynyt poistaa liikenteestä erinäisiä kaukojunia, jolloin myöskin jo kulkuun asetetut makuuvaunut on peruutettu tai niiden kulkua rajoitettu.

*Valtionrautateiden autoliikenne.* Valtionrautateiden autoliikenteessä, joka käsittää kuorma- ja linja-autoliikenteen, tapahtui toimintavuoden aikana seuraavat muutokset.

Sodan hävittämälle Pohjois-Suomen alueelle järjestettiin heti vuoden alusta sekä linja- että kuorma-autoliikenne osalle Ii—Kauliranta, jonka eteläinen päätepaikka siirtyi pohjoisemmaksi sitä mukaa kuin rautatie korjattiin liikennöitävään kuntoon. Helmikuun 12. päivänä linja ulotettiin pohjoisessa Pelloon saakka, eteläisenä päätepaikkana maaliskuun 1. päivästä lukien Kuivaniemi ja osittain Ii sekä maaliskuun 5. päivästä alkaen Simo ja osittain vielä Ii. Radan valmistuttua Kemiin saakka sekä kun rataosa Laurila—Tornio



*Liikenne.* oli myös saatu liikennöitävään kuntoon, siirtyi tämän linjan eteläinen päätepaikka Tornioon ja toukokuun 10. päivänä Aavasaksalle, jonne rata valmistui sanottuna päivänä ja josta puheenaoleva autolinja ulotettiin samalla Muonioon saakka.

Maaliskuun 15. päivästä lukien jäiden lähtöön saakka kuljetettiin matkustajia ja tavaraa Kemijoen yli, päätepaikkoina Kemi ja Laurila.

Vuoden alusta (osittain jo joulukuun lopulta) alkaen kuljetettiin matkustajia ja tavaraa Ristijärveltä Hyrynsalmelle, joka liikenne muodostettiin kesäkuussa autolinjaksi Tervatie—Hyrynsalmi—Suomussalmi ja supistettiin elokuussa käsittämään osan Hyrynsalmi—Suomussalmi.

Linja-autoliikenne osalla Lohja—Kauklahti keskeytettiin renkaista vallitsevan puutteen takia elokuun 20. päivästä lukien toistaiseksi, ja linjalla Simpele—Parikkala supistettiin liikenne samasta syystä elokuun 18. päivästä lukien noin puoleen entisestään.

Lappeenrannan aseman ja kaupungin välinen linja-autoliikenne, joka oli ollut keskeytyksissä, aloitettiin uudelleen kesäkuun 24. päivänä.

Linjaa Sotkamo—Lontta, jota on aikaisemmin liikennöity vain kesäkelillä, liikennöitiin koko vuosi.

Linja Sotkamo—Kajaani, jota myös on aikaisemmin liikennöity vain kesäkelillä, muutettiin kulkemaan Nuasjärven eteläpuolitse, minkä johdosta sitä voitiin liikennöidä myös talvella toimintavuoden lopulla.

Osalle Perniön asema—Förby järjestettiin heinäkuun 14. päivänä kuorma-autoliikenne, jota harjoitettiin lokakuun 10. päivään saakka, ja linjalla Helsinki—Porvoo—Loviisa—Kotka aloitettiin keskeytyksissä ollut kuorma-autoliikenne uudelleen kesäkuun 1. päivästä lukien.

Tavarankotiinkuljetus aloitettiin uudelleen Kemissä maaliskuun 1. päivänä ja Rovaniemellä heinäkuun 16. päivänä.

Yhdysliikenne rautatien kanssa lakkasi linjalla Järvenpää—Mäntsälä—Orimattila elokuun 31. päivänä ja linjalla Suonenjoki—Iisvesi maaliskuun 31. päivänä, syynä renkaiden puute.

Rautatien kotiinkuljetustariffeja korotettiin neljä eri kertaa, nimittäin huhtikuun 1. ja 20. sekä heinäkuun 1. ja lokakuun 2. päivinä.

Henkilöliikennetariffia korotettiin heinäkuun 9. ja marraskuun 29. päivinä.

Tavaraliikennetariffia kansanhuoltoministeriö korotti toimintavuoden aikana viisi kertaa, nimittäin helmikuussa, kesäkuussa, elokuussa, syyskuussa ja lokakuussa.

Iijoen pohjoispuolella suoritettavassa tavaraliikenteessä määrättiin sovellettavaksi erikoistariffia maaliskuun 19. päivästä lukien, ja niinkään määrättiin Rovaniemelle ja Kaulirannalle ulotetulle henkilöliikenteelle samasta päivästä lukien erikoistariffi, joka korotettiin syyskuun 26. päivästä alkaen.

*Valtionrautateiden mainostoiminta.* Varsinaisesta aktiivisesta mainonnasta, joka on suurin piirtein ollut pysähdyksissä koko sodan ajan, oli toimintavuonna edelleen luovuttava. Tähän oli osittain syynä se, ettei hankintamainontaa vielä tarvittu, koska rautatiellä oli muutenkin liikennettä enemmän kuin se vaikeuksista kykeni suorittamaan, ja osittain myös se, että määrärahojen puute esti kaiken pelkän mainonnan. Sanomalehtien ilmoitushinnat nousivat toimintavuoden aikana kolmin- nelinkertaisiksi, mistä syystä, kun sanomalehti-ilmoituksille varattuun määrärahaan oli säästäväisyyssyistä vaikeata saada lisäystä, mainontaan varattu määräraha oli melkein pä kokonaan käytettävä ilmoitusmäärärahan ylityksen peittämiseen. Aikatauluilmoituksia julkaistiin säännöllisesti kautta maan 23 lehdessä. Vuoden lopulla oli määrärahan puutteessa julkaisutiheyttä kuitenkin harvennettava. Niinpä Helsingin lehdissä, joissa aikataulu oli julkaistu kerran viikossa, julkaistiin se vuoden loppupuolella vain joka toinen viikko.



Vuoden aikana toimitettiin sanomalehdille säännöllisesti uutisaineistoa ja *Liikenne.* järjestettiin lehtimiehille tiedotustilaisuuksia. Radioon järjestettiin muutamia rautatiealaa koskevia reportaasheja. Mainosjulisteita laadittiin vuoden aikana vain yksi ja sekin omaa henkilökuntaa varten. Junahenkilökuntaa varten julkaistiin pieni opasvihkonen.

*Tavaroiden puuttuminen ja liikatavarat.* Sellaisia eri liikennepaikoilta saapuneita ilmoituksia, joissa ilmoitettiin kuljetettavaksi jätettyä tavaraa puuttuvan ja joiden johdosta tiedustelujaoston on täytynyt ryhtyä toimittamaan tutkimuksia, on toimintavuoden aikana kertynyt 16 747. Edellisenä vuonna oli vastaavien asioiden lukumäärä 16 306. Liikatavaroiden lukumäärä oli toimintavuonna 4 158, sen ollessa edellisenä vuonna 3 366.

Puuttumisilmoitusten ja liikatavaran lukumäärän lisääntyminen on johtunut sodan jälkeen muodostuneesta poikkeuksellisesta tilanteesta, ja tästä lisääntymisestä ilmenee myös, että kuljetettavaksi on jätetty huomattavat määrät tavaraa sekä osoitteettomana että virheellisellä osoitteella varustettuna ja että tavaroita vaunuihin kuormattaessa on tapahtunut virheellisyys. Tapausten runsauden vuoksi niiden selvittely on vaatinut paljon aikaa ja työtä, eikä puuttuvia tavaroita ole läheskään kaikkia voitu löytää ja toimittaa vastaanottajilleen yhtä vähän kuin kaikelle liikatavaralle on onnistuttu löytämään omistajia.

*Vahingoittunut tavara.* Tavaroiden vahingoittumisesta on tiedustelujaostolle saapunut toimintavuoden kuluessa 10 620 ilmoitusta. Edellisenä vuonna oli vahingoittumistapausten lukumäärä 6 620. Näiden tapausten jatkuva lisääntyminen johtuu sodan aiheuttamasta poikkeuksellisesta liikenteestä ja tavaroiden puutteellisesta päällystämisestä, kun nykytilanteessa ei ole aina mahdollisuutta varustaa tavaroita päällyksellä, joka pystyisi suojaamaan tavarat, sillä huolellisestikin käsiteltäessä kuljetusesineet ovat nykyoloissa, kun vaunut on kuormattava ääriään myöten täyteen ja kuljetukset pitkistyvät junien kulun epäsäännöllisyyden takia, alttiina vahingoittumiselle enemmän kuin ennen.

*Varkautapaukset.* Toimintavuoden aikana on edelleen sattunut lukuisasti tapauksia, että kuljetettavaksi jätettyä tavaraa on varastettu, jota ei ole voitu kyllin tehokkaasti estää, kun riittävän vartiointin järjestämiseen ei ole ollut mahdollisuutta henkilökunnan puutteen takia ja kun kyllin tehokkaita lukkoja ei ole saatavissa.

*Viivästyneet kuljetukset.* Tavaralähetysten kuljetusten viivästyttämisestä ynnä muista tavarat kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten sekä tavarat lähettäjiä ja vastaanottajia tavaralähetysten suhteen tekemien valitusten johdosta on myös toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli toimintavuonna 2 424. Edellisenä vuonna niitä oli 2 039. Lisäys johtuu junaliikenteen säännöllistä kulkua häirinneistä seikoista.

*Korvausanomukset.* Tavarat katoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneestä kuljetuksesta ym. tavarat kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä tehtyjä korvausvaatimuksia on toimintavuoden aikana käsitelty 9 008 kappaletta. Edellisenä vuonna niiden lukumäärä oli 4 245.

*Perimätön tavara.* Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä toimintavuoden aikana 16 eri huutokauppaa, joihin asemilta määräysten mukaan lähetettiin erilaatuiset perimättä jätetyt tavarat ja löytötavarat myytäväksi. Myyntieriä oli näissä huutokaupoissa yhteensä 5 592. Edellisenä vuonna niitä oli 2 668. Tämä huomattava lisäys johtuu siitä, että huutokauppoja voitiin sotavuosina pitää varsin rajoitetusti ja että toimintavuoden aikana myydyistä tavaroista oli suuri osa sen vuoksi peräisin edelliseltä vuodelta, jolloin voitiin toimittaa vain seitsemän huutokauppaa.

Perimättä jätettyjen matkatavarat tarkkailua varten saapui tiedustelujaostoon eri asemilta toimintavuoden aikana 1 047 ilmoitusta.



*Liikenne.*

*Rautatien alueella harjoitettu liiketoiminta.* Kesäkuun 7 päivänä allekirjoitettiin rautatiehallituksen ja Rautatiekirjakauppa Oym välillä kirjojen, sanomalehtien ja muiden painotuotteiden kauppaamisesta liikennepaikoilla ja junissa tehty uusi sopimus, joka tulee voimaan tammikuun 1. päivästä 1946 lukien.

## V. 1946.

*Yleiset liikennemääräykset.* Valtionrautateille huhtikuun 26. päivänä 1929 annettuun liikennesääntöön on toimintavuoden aikana tehty seuraavat muutokset:

Joulukuun 20. päivänä 1945 annetulla asetuksella kumottiin seuraavan tammikuun 1. päivästä lukien ne väliaikaiset muutokset, jotka marraskuun 14. päivänä 1941 annetulla asetuksella oli tehty liikennesäännön 13. pykälään (Yöaikakäsite), 69. pykälään (Tavaran kuljetettavaksi jättäminen ja kuormaaminen. Vaunujen tilaaminen. Kuljetettavaksi jättäminen ja kuormaamäärääajat.) ja 83. pykälään (Tavaran noutaminen. Noutamis- ja purkamismäärääajat.), joten mainitut pykälät tulivat toimintavuoden alusta jälleen voimaan sellaisina, kuin ne olivat ennen väliaikaista muutosta. Samalla muutettiin näiden pykälien ne lisämääräykset, jotka liittyvät puheenaoleviin kohtiin, entiselleen.

Joulukuun 15. päivänä 1945 annetulla asetuksella määrättiin, ettei niiden matkalippujen hintaa, jotka kelpaavat vain leimaamispäivän, makseta takaisin, minkä johdosta liikennesäännön 29. pykälän (Matkalipun hinnan takaisin maksaminen.) 1. kohdan ensimmäiseen kappaleeseen lisättiin sitä koskeva määräys.

Tammikuun 25. päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus muutti edelläolevasta johtuen yllämainitun pykälän lisämääräykset 2 ja 3 kuulumaan seuraavasti:

»2. Jos matkustaja jättää matkansa kokonaan tekemättä, voidaan hänen ostamansa matkalippu, jos se kelpaa leimaamispäivää pitemmän ajan, lunastaa lähtöasemalla takaisin.

Jos matkustaja keskeyttää kokonaan matkansa jollakin väliasemalla ja hänellä on muunlainen, kuin leimaamispäivän voimassaoleva matkalippu, hänen on tällä asemalla siitä tehtävä ilmoitus, jolloin joko hänen lippuunsa tehdään merkintä matkan keskeyttämisestä tai hänelle siitä annetaan kirjallinen todistus.

Matkalippu, jonka hintaa pyydetään takaisinmaksettavaksi joko kokonaan tai osaksi, samoin kuin matkan keskeyttämisestä annettu todistus on liitettävä rautatiehallitukselle lähetettävään takaisinmaksuanomukseen. Tämä ei kuitenkaan vapauta matkustajaa esittämästä rautatien mahdollisesti vaati-mia muita todistuksia.

3. Jos matkustaja keskeyttää matkansa sellaisella liikennepaikalla, jossa ei ole junanlähettäjä, tekee asianomainen konduktööri edellisessä kohdassa tarkoitetun merkinnän matkalippuun tai antaa matkan keskeyttämisestä asianmukaisen todistuksen.

Jos matkustaja tilanpuutteen vuoksi siinä vaunuluokassa, johon hänen matkalippunsa oikeuttaa, on käyttänyt hänelle osoitettua alemman vaunu-luokan paikkaa, voi hän siitä saada kirjallisen todistuksen junan konduktööriltä takaisinmaksuanomukseen liitettäväksi tai voi konduktööri siitä tehdä merkinnän hänen matkalippuunsa.»

Liikennesäännön 40. pykälään (Matkustajan mukanaan kuljettamat koirat ja muut eläimet.) liitettiin seuraava uusi lisämääräys:

»2. 40. §:n 5. momentissa mainittuihin päällyksessä kuljetettaviin muihin eläimiin, joita samalta matkustajalta otetaan enintään 50 kiloa kuljetetta-



vaksi matkustajajunassa, luetaan pikkuporsaat, karitsat, kaniinit, turkis-eläimet, ravut, kastemadot, kanat, kananpoikaset, mehiläiset yms. pieneläimet, jotka laatunsa puolesta soveltuvat konduktöörivaunussa kuljetettaviksi. Päälyksen suhteen on noudatettava liikennesäännön 55 §:n määräyksiä.»

Samalla liitettiin liikennesäännön 45. §:ään (Kiitotavara. Kuljetettavaksi ottaminen.) seuraava uusi lisämääräys:

»8. Kiitotavarana kuljetettavien eläinten suhteen vrt. 40. §:n 2. lisämääräys.»

Liikennesäännön 86. pykälään (Tavaran katoamisen, vähentymisen tai vahingoittumisen toteaminen.) liitettiin seuraava lisämääräys:

»1. Jos rautatie itse huomaa, että kuljetettavaksi otettu tavara on vähentynyt tai vahingoittunut, tai jos rautatie toteaa sen tavaraa vastaanottajalle luovutettaessa, annetaan tavaran vastaanottajalle, jos tämä sitä pyytää, vähentymisen tai vahingoittumisen toteamisesta todistus, jonka asianomainen rautatien virkailija kirjoittaa vastaanottajan haltuun jäävän kuljetuskirjan osan kääntöpuolelle ja jonka hän vahvistaa aseman päiväleimalla ja nimi-kirjoituksellaan.»

Marraskuun 22. päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus määräsi henkilöliikenteen suorittamisen helpottamiseksi suurpyhien aikana, ettei seuruelippuja toistaiseksi myydä eikä niillä saa matkustaa joulu-, pääsiäis-, helluntai- ja juhannusliikenteen aikana ja että kieltoaikojen päivämäärät liikenneosaston johtaja ilmoittaa kulloinkin erikseen.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön antaman kehoituksen johdosta rautatiehallitus määräsi joulukuun 2. päivänä, että tammikuun 1. päivästä 1947 lukien on matkustavan yleisön käytettävissä olevista makuupaikoista yksi kolmasosa varattava muilta kuin vaunujen lähtöasemilta tulevia tilauksia varten. Tämä varaus on kuitenkin voimassa vain k. o. makuupaikkojen ensimmäisen myyntipäivän klo 12. saakka, jonka jälkeen paikat saadaan myydä myöskin lähtöasemien tilaajille. Väärinkäytösten välttämiseksi on asianomaisen tilaajan kuitenkin makuupaikkoja tällä tavoin tilattaessa todistettava henkilöllisyytensä lisäksi myöskin kotipaikkansa, joka ei siis saa olla sama kuin vaunun lähtöasema.

Lokakuun 25. päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus määräsi sylkia-asiat poistettaviksi matkustajavaunuista, koska ne oli todettu terveydellisesti vaarallisiksi siinä suhteessa, että ne muodostuvat tartunnan levittäjiksi ja epäsiisteyden edistäjiksi.

*Junaturvallisuussääntö.* Helmikuun 2. päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus määräsi, lisäyksenä junaturvallisuussäännön 119. §:n 2. kohtaan, että lumiaurat kuuluvat viidenteen luokkaan eli siis samaan luokkaan kuin virkajunat.

Samana päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus muutti junaturvallisuussäännön 134. §:n 17. kohdan kuulumaan seuraavasti:

»Aikataulutta kulkeva juna on, ellei toisin määrätä, pidettävä junanlähetysasemaan nähden tarvittaessa pysähtyvänä junana ja muihin liikennepaikkoihin nähden sen sivuuttavana junana. Ilman aikataulua kulkeva järjestelyjuna on kuitenkin pidettävä kaikkiin liikennepaikkoihin nähden tarvittaessa pysähtyvänä junana.»

Maaliskuun 1. päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus peruutti junaturvallisuussäännön Liite A:n (Tavarajunan lähettäminen ilman junamiehistöä.) 10. kohdan, jossa määrätään opasteiden »ohikulku sallittu» tai »aja» näyttämisestä ilman junamiehistöä kulkevalle junalle.

Lokakuun 23. päivänä rautatiehallitus antoi matkustajia varten seisakkeille asetettavat ohjeet, joissa määrätään:

1. Joulukuun 1. päivästä 1946 lukien oikeutetaan seisakkeelta junaan pyrkivät matkustajat antamaan seisakkeelle tarpeen vaatiessa pysähtyville



*Liikenne.* junille pysähdyttämismerkkejä. Merkki on annettava hyvissä ajoin ja selvästi, päivällä raidetta kohti ojennetulla käsivarrella ja pimeällä väritöntä («valkoista») valoa paikallaan pitämällä.

2. Seisakkeiden nimipylväisiin on kiinnitettävä enintään 1.5 metrin korkeudelle 1. kohdassa mainitut ohjeet sisältävä ilmoitustaulu, jossa sitä paitsi on lueteltava seisakkeelle pysähtyvien junien kulkusuunta ja lähtöajat. Kaksikielisellä paikkakunnalla oleville seisakkeille asetetaan kaksi ilmoitustaulua.

*Liikennepaikat:* Toimintavuoden aikana tehtiin liikennepaikkojen suhteen, niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta johtuvina toimenpiteinä, seuraavat muutokset:

Huutokosken, Heinolan, Humppilan, Kurikan, Parkanon, Pitäjänmäen, Uudenkaupungin, Valkeakosken ja Äetsän neljännen luokan asemat korotettiin kolmanteen luokkaan;

Hankasalmen, Harjavallan, Haukiputaan, Hyrynsalmen, Härmän, Joroisten, Joutsenon, Kokemäen, Kolhon, Kälviän, Lievestuoreen, Muhoksen, Naantalın, Nivalan, Rantasalmen, Sotkamon, Tuiran, Tuurin ja Uimaharjun viidennen luokan asemat neljänteen luokkaan; sekä

Aavasaksan, Asemäen, Asunnan, Hajalan, Hinthaaan, Juojärven, Kihnön, Koivun, Kouran, Kulennoisten, Laikon, Liperin, Mankalan, Messukylän, Noormarkun, Nuojuan, Pomarkun, Rauhan, Ryönänjoen, Rantämäen, Rönkän, Sarvikummun, Silvolan, Soinlahden, Tikkalan, Toivalan, Utajärven, Valtimon, Vaskuun, Vierumäen ja Vuohijärven pysäkit viidennen luokan asemiksi;

Kuuhun ja Leppävaaran laiturivaihteet sekä Multamäen seisake korotettiin pysäkeiksi ja Kolhon—Haapamäen välille perustettiin pysäkki Ristimäki.

Iisveden kolmannen luokan asema alennettiin neljänteen luokkaan, Lapohjan neljännen luokan asema viidenteen luokkaan sekä Kaitjärven ja Murto-  
mäen viidennen luokan asemat pysäkeiksi.

Oravivaaran ja Viertolan laiturivaihteet sekä Sorsasalon laiturialennettiin seisakkeiksi.

Turku—Itäisen aseman nimi muutettiin nimeksi »Kupittaa—Kuppis».

Rataosa Rovaniemi—Misi avattiin väliaikaisesti yleiselle henkilö- ja tavaraliikenteelle helmikuun 11. päivästä lukien raidetta myöten, joka oli rakennettu jälle Kemijoen poikki, ja maaliskuun 23. päivästä alkaen ulotettiin yleinen henkilö- ja tavaraliikenne Kemijärvelle saakka.

Suora junayhteys rataosalle Rovaniemi—Kemijärvi lakkasi huhtikuun 10. päivänä, jolloin jälle rakennettu raide oli kevään tulon takia poistettava. Henkilö- ja kappaletavaraliikenne suoritettiin sen jälkeen osalla Rovaniemi—Nivavaara—Rovaniemi autoilla, kunnes siltä Kemijoen yli valmistui, ja rataosa Rovaniemi—Kemijärvi avattiin elokuun 1. päivästä lukien lopullisesti yleiselle henkilö- ja tavaraliikenteelle.

Oriveden—Jämsän rakenteella olevasta radasta avattiin rataosa Orivesi—Torkkeli (12.48 km) yleiselle liikenteelle joulukuun 1. päivästä lukien.

### *Henkilökunta.*

Toimintavuoden aikana on tapahtunut kaikkiaan 1 952 nimitystä korkeampaan virkaan tai toimeen.

Ylimääräisestä henkilökunnasta on nimitetty vakinaisiksi viran ja toimen haltijoiksi 155 ylimääräistä sähköttäjää, 11 ylimääräistä konttoriapulaista ja 743 ylimääräistä asemamiestä.

Henkilökunnasta on poistunut kuoleman ja eroamisen kautta 300 viran ja toimen haltijaa, ja virantoimituksessa on tapaturmaisesti kuollut 4 toimenhaltijaa.

*Aikataulut.* Aikataulua N:o 111, joka oli tullut voimaan joulukuun 1. päi-



vänä 1945, noudatettiin pienin muutoksin kesäkuun 3. päivään 1946 saakka, *Liikenne*, jolloin uusi jonkin verran nopeampi N:o 112 otettiin käytäntöön.

Junien N:o 29 ja 30, jotka liikennöivät osalla Helsinki—Turku, aikatauluihin tehtiin pienempiä muutoksia ja sen lisäksi määrättiin, että nämä junat, jotka olivat kulussa vain kolme kertaa viikossa, eli niinä päivinä, jolloin oli laivayhteys Tukholmaan, ovat kulussa joka päivä. Samalla asetettiin osalla Karjaa—Hanko kesän ajaksi kulkuun juna, joka yhtyy Karjaalla junaan N:o 29. Yhteyksien parantamiseksi asetettiin myös osalle Turku—Toijala kulkuun uusi junapari.

Juna N:o 65 (Helsinki—Oulu) ulotettiin Oulusta Rovaniemelle ja osalle Ylivieska—Iisalmi asetettiin kulkuun uusi junapari.

Juna N:o 49, joka kulki lauantaisin Helsingistä Poriin, ja juna N:o 50, joka kulki sunnuntaisin Porista Helsinkiin, muutettiin kulkemaan joka päivä.

#### *Valtionrautateiden autoliikenne.*

Valtionrautateiden autoliikenne, joka käsittää kuorma- ja linja-autoliikenteen, jatkui toimintavuoden aikana rauhanomaisissa oloissa. Rautatieliikenteen korvaaminen tai auttaminen autoilla, joka oli edellisenä vuonna yleistä sodan hävittämässä Pohjois-Suomessa, jatkui ainoastaan osalla Rovaniemi—Kemijärvi huhtikuun 10. päivästä heinäkuun 22. päivään saakka, jolloin autoilla suoritettiin kappaletavaran kuljetus osalla Rovaniemi—Nivavaara ja henkilöiden kuljetus osalla Rovaniemi—Saarenkylä molempiin suuntiin. Kemijoen jälle rakennettu yhdysrata, joka otettiin käytäntöön helmikuun 11. päivänä, oli kevään tulon takia poistettava huhtikuun 10. päivänä, jolloin rautatieyhteys Kemijoen yli katkesi, kunnes se jälleen voitiin saada käyntiin heinäkuun 23. päivänä (virallisesti elokuun 1. päivästä lukien).

Osaa Misi—Kemijärvi liikennöitiin valtionrautateiden autoilla helmikuun 20. päivästä seuraavan maaliskuun 23. päivään saakka, jolloin junaliikenne voitiin ulottaa Misistä Kemijärvelle.

*Tavaran kotiinkuljetus.* Tavaran kotiinkuljetus järjestettiin Kajaaniin helmikuun 1. päivänä, Järvenpäähän huhtikuun 1. päivänä ja Kemijärvelle elokuun 1. päivänä. Toimintavuoden lopussa harjoitettiin tavaran kotiinkuljetusta seuraavilla asemilla: Helsinki, Vallila, Järvenpää, Porvoo, Hyvinkää, Riihimäki, Hämeenlinna, Heinola, Lahti, Lohja, Turku, Tampere, Pori, Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, Oulu, Kemi, Tornio, Kauliranta, Rovaniemi, Kemijärvi, Sotkamo, Kajaani, Hyrynsalmi, Savonlinna, Pieksämäki, Kuopio, Joensuu, Jyväskylä, Äänekoski, Kotka, Kouvola, Mikkeli ja Lappeenranta.

*Henkilöiden kuljetus.* Linja Hyrynsalmi—Suomussalmi ulotettiin maaliskuussa Ämmänsaareen. Linja-autoliikenne osalla Lohja—Kauklahti, joka edellisenä vuonna keskeytettiin rengaspulan takia, aloitettiin uudelleen elokuun 20. päivänä. Samalla ulotettiin tämä liikenne myös Kirkniemen tienhaaraan neljällä vuorolla päivässä.

Elokuun 13. päivänä avattiin liikenteelle linja Hyrynsalmi—Juntusranta ja saman kuun 22. päivänä linja Joensuu—Ilomantsi. Molempia linjoja liikennöidään kuorma-autoilla ja vain arkipäivisin.

Toimintavuoden lopussa liikennöitiin henkilöiden kuljetusta varten seuraavia linjoja: Lohja—Kauklahti, Simpele—Parikkala, Sotkamo—Lontta, Sotkamo—Vuokatti—Kajaani, Sotkamo—Kuhmo, Hyrynsalmi—Suomussalmi—Ämmänsaari, Hyrynsalmi—Juntusranta, Kauliranta—Muonio ja Joensuu—Ilomantsi.

*Tavaran kuljetus.* Tammikuun 1. päivästä lukien järjestettiin tavaran kuljetus osalle Sotkamo—Kuhmo.

Linja Helsinki—Porvoo—Kotka, jolla tavaraa oli kuljetettu myös paikallisliikenteessä, muutettiin heinäkuun 15. päivänä kaukolinjaksi.



*Liikenne.*

Liikenne osalla Perniö—Förby, joka oli ollut talven ajan keskeytyneenä, aloitettiin jälleen huhtikuun 14. päivänä ja lopetettiin lokakuun 9. päivänä.

Liikenteelle avattiin lokakuun 23. päivänä linja Äänekoski—Viitasaari.

Toimintavuoden lopussa liikennöitiin tavarankuljetusta varten seuraavia linjoja: Heinola—Sysmä—Hartola, Äänekoski—Saarijärvi, Äänekoski—Viitasaari, Sotkamo—Kuhmo, Hyrynsalmi—Suomussalmi ja Kauliranta—Muonio.

Tavarankuljetusta kaukoliikenteessä ryhdyttiin harjoittamaan heinäkuun 15. päivänä linjoilla: Helsinki—Salo—Turku, Helsinki—Porvoo—Kotka, Helsinki—Lahti—Heinola—Mikkeli ja Helsinki—Loimaa—Lauttakylä—Pori.

Sen aikaansaamiseksi, että liikennepaikoilla, joille on järjestetty tavarankotiinkuljetus, voitaisiin, sikäli kuin ajokalustoa on käytettävissä, kuljettaa muutakin kuin rautateitse saapunutta tai rautateitse lähtevää tavaraa, ryhdyttiin toimenpiteisiin tämän paikallisliikenteen aikaansaamiseksi, ja joulukuussa se voitiinkin aloittaa Lohjalla, Järvenpäässä, Hyvinkäällä ja Riihimäellä.

Lappeenrannan aseman ja kaupungin välinen linja-autoliikenne henkilöiden kuljetusta varten jatkui toimintavuoden ajan ilman keskeytyksiä.

Yhdysliikenne yksityisen autolinjan kanssa osalla Suonenjoki—Iisvesi, joka oli lakannut edellisenä vuonna maaliskuun 31. päivänä renkaiden puutteen takia, alkoi jälleen toukokuun 1. päivänä.

Henkilöliikennetariffia korotettiin kesäkuun 20. päivänä. Samalla myönnettiin alennuslippuja henkilöille, jotka käyvät työssä asutuskeskuksissa, ja koululaisille.

Lappeenrannan aseman ja kaupungin välisessä henkilöliikenteessä korotettiin maksu samalla 10 markkaan hengeltä, ja tavaraliikenteessä kaikkialla alin maksu 10 markkaan.

Liikenneosaston käytettävissä oli kaiken tämän autoliikenteen suorittamiseen 16 omnibusautoa, 3 yhdistettyä omnibus- ja kuorma-autoa sekä 220 kuorma-autoa. Näistä oli Helsingissä 83 kuorma-autoa.

*Valtionrautateiden mainostoiminta.*

Varsinaiseen aktiiviseen mainontaan ei vuoden aikana vielä ryhdytty. Tähän oli syynä osittain määrärahojen niukkuus ja osittain myös se, ettei liikenteen lisäämiseen tehtävää mainontaa vielä tarvittu. Varsinainen mainonta supistuikin tavara-autolinjojen tunnetuksi tekemiseen, missä tarkoituksessa vuoden loppupuolella painatettiin kutakin autolinjaa varten oma mainoslehtisensä. Aikataulu-ilmoituksia julkaistiin säännöllisesti kaksi kertaa kuukaudessa 25 päivälehdessä.

Vuoden aikana toimitettiin sanomalehdille säännöllisesti uutisaineistoa ja järjestettiin lehtimiehille tiedotustilaisuuksia. Syyskuussa järjestettiin pääkaupungin sanomalehdistölle tutustumisretki Hyvinkäälle, jossa lehtimiehille esiteltiin rakenteilla olevaa uutta keskuskonepajaa ja rautateiden keskustaimistoa. Radioon järjestettiin muutamia rautatieaiheisia reportaasheja.

*Tavararoiden puuttuminen.* Sellaisia eri liikennepaikoilta saapuneita ilmoituksia, joissa ilmoitettiin kuljetettavaksi jätettyä tavaraa puuttuvan ja joiden johdosta tiedustelujaosto on toimittanut tutkimuksia, on toimintavuoden aikana kertynyt 12 170. Edellisenä vuonna oli vastaavien asioiden lukumäärä 16 747. Puuttumisilmoitusten huomattava vähentyminen johtuu siitä, että sotien vaikutus kuljetustilanteessa on lakannut ja että normaalit olosuhteet ovat palautumassa.

Liikattavaraista ja perimättä jääneistä matkatavaroista tehtyjen ilmoitusten lukumäärää ei ole voitu todeta, mikä johtuu työn suorituksessa tapahtuneista muutoksista, jotka otettiin käytäntöön työntutkimustoimiston ehdotuksesta.



*Vahingoittunut tavara.* Tavaroiden vahingoittumisesta on tiedustelu-Liikenne. jaostolle saapunut toimintavuoden kuluessa 11 817 ilmoitusta. Edellisenä vuonna oli vahingoittumistapausten lukumäärä 10 620. Tapausten jatkuva lisääntyminen johtuu tavaroiden puutteellisesta päällystämisestä, kun nykytilanteessa ei ole aina mahdollisuutta varustaa tavaroita päällyksellä, joka pystyisi suojaamaan tavarain. Vaunupulan takia on vaunut kuormattava ääriään myöten täyteen, ja siten ovat kuljetusesineet edelleen alttiina vahingoittumiselle enemmän kuin ennen.

*Varkaustapaukset.* Toimintavuoden aikana on edelleen sattunut lukuisasti tapauksia, että kuljetettavaksi jätettyä tavaraa on varastettu, ja ovat nämä tapaukset entisestään lisääntyneet. Riittävän vartiointin järjestämiseen ei ole ollut mahdollisuutta henkilökunnan ja määrärahojen puutteen takia, eikä tehokkaita lukkoja vaunujen lukitsemiseksi ole voitu saada riittävästi. Rautatie on näin ollen kiitollinen kohde varkaille, jotka kiinni jouduttuaan auliisti ilmoittavat, että varastaminen rautateiltä on heidän ammatinsa helpoin tehtävä.

*Viivästyneet kuljetukset.* Tavaralähetysten kuljetusten viivästyttämisestä ynnä muista tavarain kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten sekä tavarain lähettäjien ja vastaanottajien tavaralähetysten suhteen tekemien valitusten johdosta on myös toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli toimintavuoden aikana 2 149. Edellisenä vuonna niitä oli 2 424. Tapausten vähentyminen osoittaa, että junien kulku on ollut säännöllisempää kuin aikaisemmin, jolloin tapaukset pyrkivät lisääntymään.

*Korvausanomukset.* Tavarain katoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneestä kuljetuksesta ym. tavarain kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä tehtyjä korvausvaatimuksia on toimintavuoden aikana käsitelty 6 281 kappaletta. Edellisenä vuonna niiden lukumäärä oli 9 008. Tämä huomattava vähentyminen on johtunut siitä, että suuri joukko edellisiltä vuosilta periytyneitä korvausanomuksia, joita ei oltu ehditty työn paljouden takia käsitellä aikanaan, saatiin selvitettyiksi toimintavuoden kuluessa.

*Perimätön tavara.* Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä toimintavuoden aikana 26 eri huutokauppaa, joihin asemilta määräysten mukaan lähetettiin erilaatuiset perimättä jätetyt tavarat ja löytötavarat myytäviksi. Myyntierä oli näissä huutokaupoissa yhteensä 7 934. Edellisenä vuonna niitä oli 5 592. Eri liikennepaikoilla toimitettiin samanlaisten tavarain myyntejä 843 tapauksessa.

Näitä huutokauppoja ja myyntejä voitiin toimittaa edellisenä vuonna vain 16, minkä vuoksi toimintavuoden aikana myydyistä tavaroista oli suuri osa peräisin edelliseltä vuodelta ja vaikutti myynnin lisääntymiseen.

*Ravintolavaunut.* Sopimus rautatiehallituksen ja Kansainvälisen Makuuvaunu- ja Euroopan Pikajunayhtiön välillä toukokuun 22. päivästä 1936 ravintolavaunuliikkeen harjoittamisesta Suomen valtionrautateilla uudistettiin kahdeksan vuoden ajaksi marraskuun 1. päivästä 1946 lukien pienin muutoksin ja siten lisättyinä, että yhtiö suorittaa sanotusta päivästä lukien Suomen valtionrautateille niistä oikeuksista, jotka tämä uusintasopimus käsittää, vuokraa kaksi ja puoli prosenttia yhtiön ravintolavaunuissa tapahtuneen myynnin bruttotulosta, paitsi tupakan myynnistä, josta ei suoriteta vuokraa.

## V. 1947.

*Yleiset liikennemääräykset.* Valtionrautateille huhtikuun 26. päivänä 1929 annettuun liikennesääntöön on toimintavuoden aikana tehty seuraava muutos:

Toukokuun 9. päivänä 1947 annetulla asetuksella on mainitun liikennesäännön 39. §:n 1. momentissa määrätty korvaus vahingosta, joka on aiheu-



*Liikenne.* tunut viivästyneestä kuljetuksesta, korotettu kahdestakymmenestäviidestä pennistä kahteen markkaan.

Heinäkuun 30. päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus määräsi, että Helsingin—Turun välillä kulkeviin ns. laivajuniin myydään myöskin I luokan matkalippuja, koska Suomen valtionrautatiet ovat yhtyneet Pohjoismaiden ja Länsi-Euroopan matkustajayhdysliikenteeseen.

Elokuun 18. päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi, että ministerien makuupaikkojen järjestelyssä palataan sotavuosia edeltäneeseen käyttöön, ja tuli tämä määräys voimaan elokuun 22. päivänä. Sen mukaan on kukin hallituksen jäsen oikeutettu matkalippunsa mukaisesti saamaan yhden makuuhytin (I luokan paikan) käyttöönsä, joten asemalla tai konduktöörillä ei ole oikeutta myydä hytin toista makuupaikkaa muille matkustajille. Sama oikeus on myös eduskunnan puhemiehellä, varapuhemiehellä, oikeuskanslerilla sekä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kanslia-päälliköllä.

Samalla kumottiin myös määräys siitä, että asianomaisen ministerin tai muun edellämainitun henkilön oli matkalle lähdöstään makuupaikan saadaksesen ilmoitettava viimeistään kuusi tuntia ennen junan lähtöä; mainittu ilmoitus on tehtävä viimeistään kahta tuntia ennen junan lähtöaikaa.

Ministeriö määräsi vielä, että kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päällikkönä toimiva, siis varsinainen kulkulaitosministeri, määrää puheena-olevien makuupaikkojen käytöstä siinä tapauksessa, ettei kukaan edellä luetelluista henkilöistä, joilla on ensisijainen oikeus makuuhyttiin, ole sellaista itselleen varannut. Ellei hyttiä ole varattu tai sen käytöstä annettu kulkulaitosministerin määräystä viimeistään kahta tuntia ennen junan lähtöä, saadaan paikat myydä muille matkustajille.

*Junaturvallisuussääntö.* Huhtikuun 11. päivänä julkaistiin rautatiehallituksen aikaisemmin vahvistamat määräykset suojastus-, valvonta- ja puhelin-vartiopaikoista tuleviksi voimaan kesäkuun 1. päivästä 1947 lukien.

Huhtikuun 25. päivänä rautatiehallitus antoi määräykset apuveturin käytöstä junan työntämiseen sekä lisäyksenä junaturvallisuussäännön 106 §:ään määräyksen rikkihappovaunujen sijoituksesta juniin.

Kesäkuun 6. päivänä rautatiehallitus hyväksyi opastimeksi ja junaturvallisuussääntöön sisällytettäväksi sekä samalla annettujen määräysten mukaisesti heinäkuun 1. päivästä 1947 lukien käytäntöön otettavaksi »Varmuuslukituksen puuttumismärkin (Vpm)».

Kesäkuun 12. päivänä rautatiehallitus hyväksyi opastimiksi ja junaturvallisuussääntöön sisällytettäväksi sekä samalla annettujen määräysten mukaisesti syyskuun 1. päivästä 1947 lukien käytettäväksi esiopastinta vailla olevien tulo-opastimien yhteydessä »Tiedoitusmerkit (Tsm)».

*Liikennepaikat.* Toimintavuoden aikana tehtiin liikennepaikkojen suhteen, niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta johtuvina toimenpiteinä, seuraavat muutokset:

Kainaston pysäkki korotettiin viidennen luokan asemaksi;

Hillosensalmen laiturivaihte korotettiin pysäkiksi;

Halikon viidennen luokan asema alennettiin pysäkiksi;

Paukkajan pysäkki alennettiin laiturivaihteeksi;

Seinäjoen—Kouran välille perustettiin Rahkolan pysäkki ja Voikosken—Varpasen välille Kinnin pysäkki.

Kymintehtaan aseman nimi muutettiin nimeksi »Kuusankoski».

Väliaikaiselle liikenteelle avattiin rataosa Kemijärvi—Joutsijärvi maaliskuun 4. päivänä, rataosa Joutsijärvi—Salmijärvi maaliskuun 16. päivänä, Salmijärvi—Märkäjärvi maaliskuun 22. päivänä ja Märkäjärvi—Kellooselkä maaliskuun 30. päivänä.



Suora junayhteys rataosalle Kemijärvi—Kellosekä lakkasi huhtikuun 16. päivänä ja rataosalla Rovaniemi—Kemijärvi huhtikuun 25. päivänä, jolloin oli kevään tulon takia poistettava raiteet, jotka oli Kemijärvellä rakennettu jälle Kemijoen poikki ja Rovaniemellä pukkisillalle Ounasjoen poikki. Henkilö- ja kappaletavaraliikenne suoritettiin sen jälkeen Rovaniemellä Ounasjoen yli autoilla, kunnes pukkisilta valmistui, ja rataosa Rovaniemi—Kemijärvi avattiin kesäkuun 14. päivänä jälleen yleiselle henkilö- ja tavaraliikenteelle, joka on siellä sen jälkeen jatkunut keskeytyksittä.

Liikenne Kemijärveltä rataosalle Kemijärvi—Kellosekä suoritettiin myös autoilla Kemijoen yli aina tammikuun 11. päivään 1948 saakka, jolloin raiteet voitiin jälleen sijoittaa Kemijoen jälle ja saatiin suora junayhteys Kemijärveltä Kelloseleeseen.

Simpeleen—Parikkalan yhdysrata ja Oriveden—Jämsän rakenteilla olevaan rautatiehen kuuluva rataosa Torkkeli—Talviainen avattiin yleiselle liikenteelle joulukuun 1. päivästä lukien.

*Henkilökunta.* Toimintavuoden aikana on tapahtunut kaikkiaan 1 088 nimitystä korkeampaan virkaan tai toimeen.

Ylimääräisestä henkilökunnasta on nimitetty vakinaisiksi viran ja toimen haltijoiksi 70 ylimääräistä sähköttäjää, 13 ylimääräistä konttoriapulaista, 393 ylimääräistä asemamiestä ja yksi ylimääräinen autonkuljettaja.

Henkilökunnasta on poistunut kuoleman ja eroamisien kautta 320 viran ja toimen haltijaa, ja virantoimituksessa on tapaturmaisesti kuollut 2 viranhaltijaa ja 11 toimenhaltijaa.

*Aikataulut.* Kesäkuun 3. päivänä 1946 käytäntöön otettua aikataulua N:o 112 noudatettiin toimintavuonna kesäkuun 1. päivään saakka, jolloin tuli voimaan aikataulu N:o 113.

Aikataulu N:o 112 oli aikaisempaa jonkin verran nopeampi, mutta se ei osoittautunut tarkoitustaan vastaavaksi, koska vetovoiman ja liikkuvan kaluston entiseen rauhanaikaiseen huoltoon ei ollut mahdollisuuksia. Liikenteen yhä lisääntyessä ylikuormitus kävi yhä tuntuvammaksi ja aiheutti häiriöitä junaliikenteessä.

Aikatauluun N:o 113 voitiin henkilöliikenteessä ottaa entisten lisäksi vain yksi uusi junapari, N:o 81 ja 82 Helsingin—Pieksämäen välille, jolloin matkustumahdollisuudet Savoon ja Karjalaan jonkin verran paranivat ja joilla matkoilla ylikuormitus oli ollut tuntuv.

Kesäkuun 1. päivän jälkeen aikatauluun tuli vielä seuraavat lisäykset ja muutokset:

Kesäkuukausiksi järjestettiin uusi paikallisjunapari Kuopion ja Siilinjärven välille kulkemaan arkipäivinä iltapäivällä.

Syyskuun 1. päivästä lukien muutettiin juna N:o 55 lähtemään Helsingistä 7 minuuttia aikaisemmin.

Lokakuun 1. päivästä lukien asetettiin uusi paikallisjunapari Helsingin—Tikkurilan välille vuorotyöläisiä varten kulkemaan arkipäivinä.

Porkkalan alueen ja sen mukana osan rantarataa jouduttua venäläisten hallintaan oli suora junayhteys Turkuun katkennut. Tämän asiantilan parantamiseksi oli ryhdytty neuvotteluihin kauttakulun aikaansaamiseksi mainitun vuokra-alueen läpi, ja neuvottelujen tuloksena voitiin marraskuun 10. päivästä alkaen ns. laivapikajuna Helsingistä Turkuun ohjata suoraan tietä vuokra-alueen kautta. Ajan säästö ei ole mainittavan suuri, n. 45 minuuttia, koska veturin vaihdot ja junan tarkastukset vievät aikaa, mutta matkustajat pääsevät vähemmällä kustannuksella, kun matka lyheni 71 kilometrillä.

Simpeleen—Parikkalan yhdysradan tultua avatuksi liikenteelle joulukuun 1. päivänä vahvistettiin sekä henkilö- että tavarajunille uudet aikataulut rataosalle Kouvola—Savonlinna. Sanotusta päivästä alkaen kulkee Simpeleen kautta kaksi junaparia Helsingistä suoraan Savonlinnaan ja takaisin.



*Valtionrautateiden autoliikenne.*

Varsinainen autoliikenne kasvoi toimintavuonna sekä laajuuteen että toimintamuotoihin nähden. Vuoden alusta alkaen oli maan yleisessä autoliikenteessä havaittavissa helpottumista, vieläpä työttömyyttäkin. Tämä seikka samoin kuin toimintavuoden aikana tapahtunut ajokaluston lisääntyminen sekä rautatievaunupula pakotti kehittämään entisiä liikennemuotoja sekä laajentamaan edellisenä vuonna aloitettua tavarakaukolinjaliikennettä. Edellämainittujen syiden lisäksi ovat tähän maantielle siirtymiseen vaikuttaneet myös seuraavat seikat ja tarkoituserät.

Autoilla voidaan liikennöidä melkein kaikkia ajoteitä, ja siten ne pystyvät palvelemaan käytännöllisesti katsoen kaikkea liikenneyhteyksien tarvetta. Siirtokuormauksesta vapaana ja maanteitse suoritettavana autoliikenne kykenee lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla kilpailemaan rautatieliikenteen kanssa, joka on sidottu kalliiseen rautatieraiteeseen, muissakin kuin korkeimpiin rahditusluokkiin kuuluvissa kuljetuksissa, sillä uusimpien raskaiden kuorma-autojen kuljetuskyky lähentelee rautatievaunujen kantavuutta. Näin ollen on katsottu tärkeäksi, että valtionrautateiden autoliikenne on mukana kehittämässä tätä liikennemuotoa avaamalla kaukolinjojensa välityksellä »rautatie-liikennepaikkoja» rautateistä etäällä oleville seuduille ja palvelemalla siten liikenneyhteyksien tarvetta sekä ylläpitämällä tälläkin toiminnalla sitä asemaa, joka kuuluu rautatielle maan suurimpana liikennelaitoksena.

Heinäkuun 15. päivänä 1946 avattujen tavarakaukolinjojen Helsinki—Kotka, Helsinki—Turku, Helsinki—Pori ja Helsinki—Mikkeli lisäksi avattiin toimintavuonna heinäkuun 1. päivänä liikenteelle tavarakaukolinjat Turku—Pori, Pori—Vaasa, Kokkola—Jyväskylä, Lahti—Tampere, Lahti—Jyväskylä, Kuopio—Joensuu ja Mikkeli—Savonlinna sekä elokuun 1. päivänä Lappeenranta—Kotka ja Lappeenranta—Mikkeli.

Tavarakaukolinja Helsinki—Mikkeli, joka oli kulkenut Otavan kautta, muutettiin heinäkuun 21. päivänä kulkemaan Mäntyharjun ja Ristiinan kautta, ja syyskuun 1. päivästä lukien poistettiin sanotusta linjasta osa Helsinki—Lahti. Samasta päivästä lukien poistettiin linjasta Pori—Vaasa osa Pori—Kristiinankaupunki.

Tavarakaukolinjojen nettotulo oli toimintavuonna noin 2 miljoonaa markkaa.

*Tavaran paikallinen kuljetus.* Syyskuun 15. päivästä lukien järjestettiin säännöllinen tavaran kuljetus osalle Joensuu—Ilomantsi.

Koko toimintavuoden ajan liikennöitiin tavaran kuljetusta varten seuraavia paikallisia linjoja: Heinola—Sysmä—Hartola, Äänekoski—Saarijärvi, Äänekoski—Viitasaari, Sotkamo—Kuhmo, Hyrynsalmi—Suomussalmi ja Kauliranta—Muonio.

*Tavaran kotiinkuljetus.* Tavaran kotiinkuljetus järjestettiin Saloon toukokuun 1. päivänä, Imatralle toukokuun 15. päivänä, Rönkkään kesäkuun 1. päivänä sekä Asemäelle ja Lieksaan joulukuun 1. päivänä. Kemijärvellä kotiinkuljetus lopetettiin joulukuun 15. päivänä, jolloin sen harjoittaminen siirtyi tehdyn sopimuksen perusteella Pohjolan Liikenne Oy:lle.

Toimintavuoden lopussa harjoitettiin tavaran kotiinkuljetusta seuraavilla asemilla: Helsinki, Vallila, Järvenpää, Porvoo, Hyvinkää, Riihimäki, Hämeenlinna, Heinola, Lahti, Lohja, Salo, Turku, Tampere, Pori, Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, Oulu, Kemi, Tornio, Kauliranta, Rovaniemi, Sotkamo, Kajaani, Hyrynsalmi, Savonlinna, Pieksämäki, Kuopio, Joensuu, Jyväskylä, Äänekoski, Kotka, Kouvola, Mikkeli, Lappeenranta, Imatra, Rönkkä, Asemäki ja Lieksa.

Kotiinkuljetusliikenteeseen liittyvänä saadaan asianomaisella luvalla kuljettaa määrätyllä alueella muutakin kuin rautateitse saapunutta tai lähetettä-



vää tavaraa seuraavilla kotiinkuljetuspaikoilla: Heinola, Pori, Seinäjoki, Tornio, Kauliranta, Rovaniemi, Kemijärvi, Kajaani, Hyrynsalmi, Sotkamo, Pieksämäki, Äänekoski, Kotka ja Mikkeli. *Liikenne.*

*Henkilöiden kuljetus.* Linja-autoliikenne osalla Tornio—Kauliranta, joka oli sodan takia keskeytetty, aloitettiin jälleen tammikuun 24. päivänä. Linja Hyrynsalmi—Suomussalmi—Juntusranta ulotettiin kesäkuun 10. päivästä lukien Hossaan ja linja Hyrynsalmi—Suomussalmi—Ämmänsaari syyskuun 16. päivänä Näljängälle. Linja Simpele—Parikkala lakkautettiin joulukuun 1. päivästä lukien, jolloin yhdysrata Simpele—Parikkala avattiin liikenteelle.

Toimintavuoden lopussa liikennöitiin henkilöiden kuljetusta varten säännöllisesti seuraavia linjoja: Lohja—Kauklahti, Sotkamo—Lontta, Sotkamo—Vuokatti—Kajaani, Sotkamo—Kuhmo, Hyrynsalmi—Suomussalmi—Ämmänsaari—Näljängä, Hyrynsalmi—Suomussalmi—Juntusranta—Hossa, Tornio—Kauliranta, Kauliranta—Muonio ja Joensuu—Ilomantsi.

Aikataulun muutoksen takia aloitettiin pääasiallisesti koululaisia varten tammikuun 13. päivänä henkilöiden kuljetus kuorma-autolla osalla Vierumäki—Heinola, ja on tämä liikenne jatkunut koko toimintavuoden ajan.

Samoin järjestettiin junaliikenteen täydennykseksi matkustajien kuljetus kuorma-autolla kesäkuun 14. päivästä lukien Rovaniemelle junalle N:o 66 osalta Kemijärvi—Rovaniemi ja samoin Rovaniemeltä junalta N:o 65 osalle Rovaniemi—Kemijärvi. Samanlainen liikenne järjestettiin samasta päivästä lukien Kemijärvelle junalle N:o 62 osalta Kelloselkä—Kemijärvi ja samoin Kemijärveltä junalta N:o 61 osalle Kemijärvi—Kelloselkä. Näitä molempia linjoja liikennöitiin joulukuun 15. päivään saakka, jolloin tämän liikenteen harjoittaminen siirtyi tehdyn sopimuksen perusteella Pohjolan Liikenne Oy:lle.

Rautatieliikenteen korvaaminen autoilla tuli kysymykseen vain Rovaniemellä Ounasjoen yli aikana 25. 4—14. 6 ja Kemijärvellä Kemijoen yli aikana 18. 4—15. 12, jolloin viimeksimainitun liikenteen harjoittaminen siirtyi tehdyn sopimuksen perusteella Pohjolan Liikenne Oy:lle.

*Valtionrautateiden oman henkilökunnan kuljetus.* Kesäkuun 16. päivänä aloitettiin osalla Helsinki—Pasila junahenkilökunnan kuljetus työhön ja työstä tähän tarkoitukseen kunnostetulla kuorma-autolla, joten siihen käytetty höyryveturi vapautui muihin tehtäviin. Elokuun 11. päivänä aloitettiin samanlainen kuljetus Oulussa konepajan työläisten kuljettamiseksi työhön ja työstä osilla Oulun konepaja—Tuira—Kuivasjärvi—Pakonen ja Oulun konepaja—Tuira—Hintta—Korvenkylä.

*Yhdysliikenne.* Sotien aikana lakannut Järvenpään—Orimattilan linjan ja valtionrautateiden välinen yhdysliikenne aloitettiin uudelleen kesäkuun 2. päivänä.

Joulukuun 4. päivänä tehtiin Pohjolan Liikenne Oy:n kanssa yhdysliikennesopimus, joka tuli voimaan joulukuun 15. päivänä. Sen perusteella yhtiö hoitaa viimeksimainitusta päivästä alkaen tavarankuljetuksen Kemijärvellä sekä liikenteen (henkilöiden kuljetus) linjoilla Rovaniemi—Kemijärvi ja Kemijärvi—Kelloselkä sekä Kemijärvellä tavarankuljetuksen Kemijoen poikki.

Toimintavuoden lopussa olivat valtionrautateiden kanssa yhdysliikenteessä autolinjat Järvenpää—Orimattila ja Suonenjoki—Iisvesi sekä Pohjolan Liikenne Oy yllämainituilla linjoilla.

*Tariffien muutokset.* Kotiinkuljetus- ja alueliikennetariffeja korotettiin maaliskuun 13. ja lokakuun 20. päivinä. Tavaralinjoilla noudatettavaa ns. maantietariffia korotettiin helmikuun 14. ja lokakuun 20. päivinä.

Lokakuun 1. päivästä lukien vapautuivat tavarankuljetustariffit säännöstelystä, ja yllämainittuna lokakuun 20. päivänä voimaantulleet tariffit oli rautatiehallitus vahvistanut.



*Liikenne.*

Henkilöliikenteen tariffit ovat edelleen säännösteltyt, ja korotettiin niitä toukokuun 23. ja joulukuun 1. päivänä.

*Ajokalusto.* Valtionrautateille myönnettiin toimintavuoden aikana kotimaisen autoteollisuuden tukemiseksi määräraha 20 uuden Sisu S-22 kuorma-auton hankkimista varten, ja saatiin niitä kauppa- ja teollisuusministeriön välityksellä toimintavuoden aikana 10 kappaletta. Samoin saatiin vaihdossa ulkoasiainministeriön B-osaston autotoimistolta 3 kuorma-autoa ja 1 henkilö-auto romutettujen autojen tilalle.

Toimintavuoden kuluessa ajokalusto siirtyi kokonaan bensiinikäyttöiseksi.

Liikenneosaston käytettävissä oli kaiken edellämainitun liikenteen suorittamiseen 20 linja-autoa, 3 seka-autoa ja 222 kuorma-autoa. Niistä oli Helsingissä 50 kuorma-autoa.

*Autojen korjaus.* Korjaukset suoritettiin pääasiallisesti valtionrautateiden omissa autokorjaamoissa Helsingissä, Lohjalla, Kemissä ja Sotkamossa.

*Autohallit.* Helsinkiin sijoitettujen autojen säilyttämistä vuosikausia haitannut epäkohta, nimittäin niiden seisottaminen ulkona ympäri vuoden, tuli vihdoin korjatuksi lokakuun 1. päivästä lukien, jolloin saatiin vuokratuksi Trustivapaa Bensiini Oy:ltä autohalli noin 45 autolle.

*Valtionrautateiden mainostoiminta.*

Kuljetustilanteen rautateillä ollessa jatkuvasti ylikuormitettu ei liikenteen lisäämiseen tähtäävään mainontaan vuoden aikana vielä ollut aiheutta ryhtyä. Varsinainen mainonta rajoittui siten pariin ilmoitussarjaan, joista toisessa tehtiin tunnetuksi kesällä matkailun edistämiseksi käytäntöön otettuja sunnuntailippuja ja toisessa rautateiden uutta haltijalle laadittua yleislippua. Keväällä rautatiet osallistuivat pienellä osastolla Suomen Matkailijayhdistyksen järjestämään kiertävään matkailunäyttelyyn. Aikatauluilmoittelua laajennettiin ilmoituskertoja supistatamalla siten, että aikataulu julkaistiin vuoden aikana säännöllisesti kerran kuukaudessa kaikkiaan 66 sanomalehdessä edellisen vuoden 25 asemesta, joissa se julkaistiin kaksi kertaa kuukaudessa.

Vuoden aikana annettiin sanomalehdistölle säännöllisesti uutisaineistoa ja radiossa osallistuttiin kuljetuskysymyksiä käsitteleviin keskustelutilaisuuksiin sekä järjestettiin omia rautatiekysymyksiä selvitteleviä lyhyitä esityksiä.

*Tavaroiden puuttuminen.* Sellaisia eri liikennepaikoilta saapuneita ilmoituksia, joissa ilmoitettiin kuljetettavaksi jätettyä tavaraa puuttuvan ja joiden johdosta tiedustelujaosto on toimittanut tutkimukset, on toimintavuoden aikana kertynyt 11 500. Edellisenä vuonna oli vastaavien asioiden lukumäärä 12 170. Puuttumisilmoitusten jatkunut vähentyminen johtuu siitä, että liikenteen suoritus on vakiintunut säännölliseksi.

Liikattavarasta ja perimättä jääneistä matkatavaroista tehtyjen ilmoitusten lukumäärää ei ole voitu todeta, mikä johtuu työn suorituksesta tapahtuneista teknillisistä muutoksista, jotka otettiin käytäntöön v. 1946 työntutkimustoimiston ehdotuksesta.

*Vahingoittunut tavara.* Tavaroiden vahingoittumisesta on tiedustelujaostolle saapunut toimintavuoden kuluessa 13 378 ilmoitusta. Edellisenä vuonna oli vahingoittumistapausten lukumäärä 11 817. Näiden tapausten jatkuva lisääntyminen johtuu edelleen tavaroiden puutteellisesta päällystämisestä, kun nykytilanteessa ei ole aina mahdollisuutta varustaa tavaroita päällyksellä, joka pystyisi suojaamaan tavarahan. Yhä kiristynyt vaunujen puute on myös syynä siihen, että kuljetusesineet ovat yhä enemmän alttiina vahingoittumiselle, sillä käytettävissä olevat vaunut on kuormattava täyteen ääriään myöten, ja siten vahingoittumisen vaara suurenee vastaavasti.

*Varkastapaukset.* Toimintavuoden aikana on jatkuvasti sattunut tapauksia, että kuljetettavaksi jätettyä tavaraa on varastettu. Riittävän vartiointin



järjestämiseen ei ole ollut mahdollisuutta henkilökunnan ja määrärahojen puutteen takia, eikä tehokkaita lukkoja vaunujen lukitsemiseksi ole ollut riittävästi saatavissa. Liikenne.

*Viivästyneet kuljetukset.* Tavaralähetysten kuljetusten viivästymisestä ynnä muista tavarankuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten sekä tavarankuljettajien ja vastaanottajien tavaralähetysten suhteen tekemien valitusten johdosta on myös toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli toimintavuonna 2 157. Edellisenä vuonna niitä oli 2 149.

*Korvausanomukset.* Tavarankatoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneestä kuljetuksesta ym. tavarankuljetuksesta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä tehtyjä korvausvaatimuksia on toimintavuoden aikana käsitelty 5 521 kappaletta. Edellisenä vuonna niiden lukumäärä oli 6 281.

*Perimätön tavara.* Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä toimintavuoden aikana 14 eri huutokauppaa, joihin asemilta määräysten mukaan lähetettiin erilaatuiset perimättä jätetyt tavarat ja löytötavarat myytäviksi. Myyntierä näissä huutokaupoissa oli yhteensä 4 290. Edellisenä vuonna niitä oli 7 934. Eri liikennepaikoilla toimitettiin samanlaisten tavarain myyjä 474 tapauksessa.

## V. 1948.

*Yleiset liikennemääräykset.* Valtionrautateille huhtikuun 26. päivänä 1929 annettuun liikennesääntöön on toimintavuoden aikana tehty seuraavat muutokset:

Kesäkuun 11. päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus muutti liikennesäännön 1 §:n (Soveltumisalue) 2. lisämääräyksen kuulumaan seuraavasti:

»2. Tätä liikennesääntöä noudatetaan myös epäitsenäisiä liikennepaikkoja liikennöitäessä, kuitenkin siten, että rautatie vastaa sellaiselle liikennepaikalle ja -paikalta, joka on avattu Tp-liikenteelle, kuljetettavan matka- ja kappale-tavarankahingoittumisesta tai katoamisesta ainoastaan siinä tapauksessa, että vahingoittuminen tai katoaminen on tapahtunut ennen tavarankahapu-mista liikennepaikalle tai sieltä lähtemisen jälkeen.»

Tammikuun 9. päivänä annetulla asetuksella muutettiin liikennesäännön 25 §:n (Matkalippujen tarkastus) 3. kohta kuulumaan seuraavasti:

»3. Matkustaja, joka junassa tavataan ilman kelpaavaa matkalippua, on alempana mainituin poikkeuksin velvollinen suorittamaan kaksinkertaisen maksun ilman sellaista matkalippua kulkemaltaan matkalta, tai ellei matkasta saada täyttä varmuutta, junan lähtöasemalta sille asemalle, jolla juna, sen jälkeen kuin asia havaittiin, ensiksi pysähtyy matkustajia jättääkseen. Tämän lisäksi kannetaan tällaiselta matkustajalta 50 markan lisämaksu. Sellainen matkustaja voidaan sitä paitsi tuomioistuimessa saattaa laissa määrättyyn rangaistukseen.

Jos matkustaja niin pian kuin mahdollista ja joka tapauksessa ennen kuin matkalippu häneltä vaaditaan, ilmoittaa konduktöörille, ettei hän ole voinut lunastaa matkalippua, tulee hänen konduktööriltä tai lähimmältä sopivalta pysähdysasemalta lunastaa tavallinen matkalippu sekä liputta kulkemalleen että jäljellä olevalle matkalle ynnä sen lisäksi suorittaa 50 markan lisämaksu. Sellaista lisämaksua ei kuitenkaan kanneta matkustajalta, joka tulee junaan sellaiselta liikennepaikalta, jolla ei myydä lippuja.»

Toukokuun 21. päivänä annetulla asetuksella muutettiin liikennesäännön 64 § (Rahtikirja) kuulumaan seuraavasti:



»64 §.

Kuljetuskirja.

*Liikenne.*

Kutakin lähetystä tulee seurata rautatiehallituksen vahvistaman kaavan mukainen kuljetuskirja rautatiehallituksen annettavien tarkempien määräysten mukaan.»

Samalla asetuksella muutettiin liikennesäännön 65. § (Rahtikirjan laatiminen ja sen sisällys) kuulumaan seuraavasti:

»Määräykset rahtikirjan laatimisesta ja sen sisällyksestä antaa rautatiehallitus.»

Edellämainittuihin liikennesäännön 64 ja 65 §§:iin tehtyjen muutosten nojalla vahvistettiin rautatiehallituksen toukokuun 25. päivänä tekemällä päätöksellä tammikuun 1. päivästä 1949 lukien rautatiehallituksen työntutkimustoimiston ehdotuksen mukaisesti käytäntöön otettaviksi uusimalliset rahtikirjalomakkeet sekä kiitotavara- ja pakettikortit, kuitenkin niin, että käytännössä olevia rahtikirjalomakkeita sekä kiitotavara- ja pakettikortteja saadaan käyttää 1949 ajan rinnan uusien lomakkeiden ja korttien kanssa.

Näistä muutoksista johtuen laadittiin mainittuihin liikennesäännön 64 ja 65 §§:iin uudet, nykyoloja vastaavat lisämääräykset, jotka rautatiehallitus vahvisti lokakuun 22. päivänä tekemällään päätöksellä.

*Vaunujen jako ja käyttö.* Joulukuun 19. päivänä 1947 vaunujen jakoa ja käyttöä tutkimaan asetettu toimikunta jätti laatimansa mietinnön rautatiehallitukselle huhtikuun 29. päivänä 1948, minkä jälkeen mietintö lähetettiin kaikille liikennejaksojen päälliköille sekä muille asianomaisille ja ryhdyttiin toimenpiteisiin, joihin se antoi aihetta.

*Siirtokuormauksen suorittaminen valtionrautateiden ja Loviisan rautatien välisessä liikenteessä.* Sopimuksella elokuun 6. päivästä sovittiin valtionrautateiden ja Loviisan rautatien kesken siitä, että mainitun siirtokuormauksen suorittaminen jää syyskuun 1. päivästä 1948 lukien yksinomaan Loviisan rautatien hoitoon mainitussa sopimuksessa määritellyin ehdoin.

*Euroopan aikataulukonferenssi.* Istanbulissa lokakuussa 1939 pidetyn Euroopan aikataulukonferenssin jälkeen, johon myös Suomen rautatiehallitus lähetti edustajansa, rautatiehallitus osallistui vasta v. 1948 sanottuun konferenssiin, joka tällöin pidettiin Krakovassa lokakuun 6—16 päivinä.

*Olympiakisat v. 1952.* Marraskuun 5. päivänä rautatiehallitus asetti toimikunnan tehtäviä varten, joita Helsingissä v. 1952 vietettävät Olympiakisat asettavat valtionrautateille.

*Junaturvallisuussääntö.* Tammikuun 15. päivänä antamallaan päiväkäskyllä rautatiehallituksen pääjohtaja tähdensi junaturvallisuusmääräyksien tinkimättömän noudattamisen välttämättömyyttä junaturvallisuuden tehostamiseksi, kohdistaen henkilökunnan huomion varsinkin seuraaviin seikkoihin, nimittäin:

että vain noudattamalla tinkimättä junaturvallisuusmääräyksiä on mahdollisuus välttyä onnettomuuksilta;

että kaikki junien ohjaamista ja turvaamista koskevat ilmoitukset tehdään oikein, että ne käsitetään oikein ja että niiden mukaan toimitaan oikein; sekä että puhelimitse annettavat junaturvallisuutta koskevat ilmoitukset ja määräykset on annettava ehdottomasti Junaturvallisuussäännön määrittämiä muotoja noudattaen ja niin selvästi, ettei väärinkäsitykselle jää sijaa.

Päiväkäskyssä annettiin myös tarkat määräykset konduktöörittömien junien loppuopastimisesta.

Helmikuun 20. päivänä rautatiehallitus antoi seuraavan toukokuun 1. päivästä lukien voimaantuleviksi määräykset junien loppuopastimisesta yleensä.



Joulukuun 19. päivänä 1947 rautatiehallitus oli hyväksynyt opastimeksi ja junaturvallisuussääntöön sisällytettäväksi sekä samalla annettujen määräysten mukaisesti tammikuun 1. päivästä 1948 lukien käytäntöön otettavaksi »Veturin ajokieltoimerkin (Vm)».

Huhtikuun 12. päivänä rautatiehallitus antoi ilmajarrulaitteestaan viallisen vaunun kuljettamisesta junassa täydentäviä määräyksiä »Paineilmajarrun selitys ja käyttöohjeet» nimisen ohjesäännön 35. kohtaan ja Junaturvallisuussäännön 112 §:n (Ilmajarrun koettelu) 2. kohtaan.

Kesäkuun 11. päivänä rautatiehallitus muutti Junaturvallisuussäännön 105 §:n (Junan vaunujärjestys) 4. kohdan kuulumaan seuraavasti:

»4. Henkilöliikenteessä käytettävistä erikoisvaunuista saadaan posti-, konduktööri-, matkatavara- ja vankivaunu sijoittaa junaan siihen paikkaan, jossa se on junapalvelun kannalta edullisinta pitää. Kuitenkaan ei tällaista kaksi- (tai kolmi-) akselista vaunua saa, jos junan perusnopeus on yli 66 km/t, sijoittaa veturin ja neliakselisen matkustajavaunun eikä myöskään neliakselisten matkustajavaunujen väliin.»

Samalla muutettiin sana »henkilövaunu» Junaturvallisuussäännön tämän pykälän kaikissa kohdissa sanaksi matkustajavaunu.

Marraskuun 26. päivänä rautatiehallitus määräsi lisäyksenä Junaturvallisuussäännön 106 §:ään (Junien turvavaunut), että turvavaunuista annetut määräykset eivät koske vaihtopalvelusta.

*Liikennepaikat.* Toimintavuoden aikana tehtiin liikennepaikkojen suhteen, niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta johtuvina toimenpiteinä, seuraavat muutokset:

Rautjärven pysäkki korotettiin viidennen luokan asemaksi;

Leteensuon ja Märkäjärven laiturivaihteet korotettiin pysäkeiksi;

Tanin laituria korotettiin laiturivaihteeksi;

Metsäkylän viidennen luokan asema alennettiin pysäkiksi;

Kellosoelän pysäkki alennettiin laiturivaihteeksi; sekä

Härmänmäen laiturivaihde ja Ruikan laituria alennettiin seisakkeiksi.

Mikkelin—Hirolan välille perustettiin Palosuon pysäkki.

Myllykylän laiturivaihteen nimi muutettiin nimeksi »Myllyoja».

Helsingin maitoasema poistettiin joulukuun 1. päivästä lukien ja määrättiin, että kaikki Helsinkiin ja Vallilaan rahtitavarana ja pikatavarana tavarajunissa lähetettävät maitolähetykset osoitetaan ja rahtikirjat kirjoitetaan Pasilan asemalle.

Suora junayhteys rataosalle Kemijärvi—Kellosoelkä katkesi huhtikuun 9. päivänä ja rataosalle Rovaniemi—Kemijärvi huhtikuun 20. päivänä, jolloin kevään tulon takia oli poistettava raiteet, jotka oli Kemijärvellä rakennetut jälle Kemijoen poikki ja Rovaniemellä pukkisillalle Ounasjoen poikki. Henkilö- ja kappaleetavaraliikenne suoritettiin sen jälkeen Rovaniemellä Ounasjoen yli autoilla, kunnes pukkisilta jälleen valmistui, jolloin rataosa Rovaniemi—Kemijärvi kesäkuun 21. päivänä taas avattiin yleiselle henkilö- ja tavaraliikenteelle, joka on siellä sen jälkeen jatkunut keskeytyksittä.

Liikenne Kemijärveltä rataosalla Kemijärvi—Kellosoelkä suoritettiin myös autoilla Kemijoen yli aina joulukuun 28. päivään, jolloin raiteet voitiin jälleen sijoittaa Kemijoen jälle ja saatiin suora junayhteys Kemijärveltä Kellosoelkään.

Oriveden—Jämsän rakenteilla olevaan rautatiehen kuuluva rataosa Talviainen—Länkipohja avattiin yleiselle liikenteelle joulukuun 1. päivästä lukien.

*Aikataulut.* Kesäkuun 1. päivänä 1947 käytäntöön otettua aikataulua N:o 113 noudatettiin toimintavuonna kesäkuun 1. päivään saakka, jolloin tuli voimaan aikataulu N:o 114.

Junayhteydet pysyivät siinä samoina kuin aikaisemmassakin aikataulussa, eikä junien kulkunopeuksia voitu vielä lisätä.



*Liikenne.*

Kesäkuun 1. päivän jälkeen aikatauluun tehtiin seuraavat muutokset ja lisäykset:

Helsingin—Turun välisessä liikenteessä asetettiin kaikki kolme junaparia kulkemaan Porkkalan vuokra-alueen kautta, jolloin vastaavat junat poistettiin rataosalta Helsinki—Hyvinkää—Karjaa. Näiden tilalle asetettiin samalla yksi junapari rataosalle Hyvinkää—Karjaa.

Yöjunien ylikuormitusten takia asetettiin Helsingin—Seinäjoen välille uudelleen kulkuun pikajunat N:rot 51 ja 52.

Matkustusyhteyksien parantamiseksi rataosalta Oulu—Ylivieska rataosalle Ylivieska—Iisalmi määrättiin rataosalle Oulu—Ylivieska kulkuun junat N:rot 623 ja 624, jotka yhtyvät Ylivieskan—Iisalmen rataosan juniin N:rot 743 ja 746.

Helsingin—Kouvolan väliset viikonloppujunat N:rot 17 ja 18 määrättiin elokuun 6. päivästä alkaen jokapäiväisiksi kuukauden ajaksi.

Kouvolan—Korian välinen työläisjunapari N:rot 25 ja 26 ulotettiin syyskuun 1. päivästä alkaen Kausalaan saakka, ja samalla asetettiin rataosalle Kouvola—Inkeroinen kulkuun moottorijunat N:rot 429 ja 250.

Lokakuun 18. päivänä lisättiin rataosalle Lahti—Kausala paikallisjunat N:rot 23 ja 24, jotka kulkevat kaikkina arkipäivinä, paitsi lauantaina.

Kesän aikana vallinneen suuren matkustajaliikenteen hiljennyttyä on myös junien ylikuormitus lakannut. Näin on voitu vähentää junista matkustajavaunuja ja henkilöliikenne suorittaa aikataulun mukaisesti.

*Valtionrautateiden autoliikenne.*

Autoliikenne, jonka harjoittaminen jatkui toimintavuoden aikana säännöllisesti matkustajien ja tavarankuljettamiseksi sekä tavarankotiin ja rautatielle kuljettamiseksi, lisääntyi suuresti siitä huolimatta, että rautatievaunuista vallinnut puute loppui heinä—elokuulla.

*Tavarankuljetus.* Toimintavuoden aikana avattiin liikenteelle seuraavat uudet tavaralinjat:

maaliskuun 1. päivänä Siilinjärvi—Pielavesi—Maaninka ja (sekä Nilsiän että Muuruveden kautta) Siilinjärvi—Juankoski ja Oulu—Pudasjärvi—Taivalkoski—Kuusamo, huhtikuun 12. päivänä Tampere—Turku, kesäkuun 1. päivänä Hyrynsalmi—Suomussalmi—Leväkoski—Leinonkylä, marraskuun 19. päivänä Heinola—Hartola—Joutsa ja Jyväskylä—Mikkeli.

Toimintavuoden lopussa harjoitettiin tavarankuljetusta seuraavilla linjoilla: Helsinki—Kotka, Helsinki—Turku, Helsinki—Pori, Lahti—Mikkeli, Pori—Turku, Vaasa—Kristiinankaupunki, Kokkola—Jyväskylä, Lahti—Tampere, Lahti—Jyväskylä, Kuopio—Joensuu, Mikkeli—Savonlinna, Kotka—Lappeenranta, Lappeenranta—Mikkeli, Tampere—Turku, Heinola—Sysmä—Hartola—Joutsa, Hyrynsalmi—Suomussalmi, Hyrynsalmi—Suomussalmi—Leväkoski—Leinonkylä, Joensuu—Ilomantsi, Aavasaksa—Muonio, Oulu—Pudasjärvi—Taivalkoski—Kuusamo, Siilinjärvi—Pielavesi—Maaninka, Siilinjärvi—Juankoski, Sotkamo—Kuhmo, Äänekoski—Saarijärvi, Äänekoski—Viitasaari ja Jyväskylä—Mikkeli.

*Tavarankotiinkuljetus.* Tavarankotiinkuljetus järjestettiin Siilinjärvelle tammikuun 7. päivästä alkaen, joten toimintavuoden lopussa harjoitettiin tavarankotiinkuljetusta seuraavilla asemilla: Helsinki, Vallila, Järvenpää, Porvoo, Hyvinkää, Riihimäki, Hämeenlinna, Heinola, Lahti, Lohja, Salo, Turku, Tampere, Pori, Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, Oulu, Kemi, Tornio, Kauliranta, Rovaniemi, Sotkamo, Kajaani, Hyrynsalmi, Savonlinna, Pieksämäki, Kuopio, Joensuu, Jyväskylä, Äänekoski, Kotka, Kouvola, Mikkeli, Lappeenranta, Imatra, Rönkkä, Asemäki, Lieksa ja Siilinjärvi.

Oikeus kuljettaa kotiinkuljetusautoilla määrätillä alueella muutakin kuin rautateitse saapunutta tai lähetettävää tavaraa annettiin Siilinjärven, Joen-



suun ja Lieksan asemille, niin että mainittua liikennettä harjoitettiin toimintavuoden lopussa Heinolassa, Porissa, Seinäjoella, Torniossa, Kaulirannalla, Rovaniemellä, Kemijärvellä, Kajaanissa, Hyrynsalmella, Sotkamossa, Pieksämäellä, Äänekoskella, Kotkassa ja Mikkeliissä sekä Siilinjärvellä, Joensuussa ja Lieksassa. Liikenne.

*Henkilöiden kuljetus.* Toimintavuoden aikana avattiin liikenteelle seuraavat uudet matkustajalinjat:

tammikuun 15. päivänä Kajaani—Mainua—Otanmäki sekä kesäkuun 1. päivänä Kajaani—Mainua—Hatulanmäki ja Hyrynsalmi—Suomussalmi—Leväkoski—Leinonkylä.

Kesäkuun 1. päivästä iukien ulotettiin linja Hyrynsalmi—Suomussalmi—Juntusranta alkamaan Kajaanista.

Samasta päivästä lukien avattiin liikenteelle linja Helsinki—Siuntio—Lohja, jolloin linja Kauklahti—Lohja—Svartbäck lakkautettiin.

Lokakuun 28. päivästä lukien lisättiin linjan Tornio—Kauliranta osalle Kauliranta—Ylitornio kaksi ajovuoroa koululaisia varten.

Tammi—helmikuun aikana harjoitettiin Kajaanin kaupungin alueella henkilöiden kuljetusta, mutta lopetettiin kannattamattomana.

Junahenkilökunnan kuljetus öisin Helsinki—Pasila ja konepajan henkilökunnan kuljetus Oulussa työhön ja työstä jatkui toimintavuoden ajan.

Junaliikenteen korvaaminen ja täydentäminen autoilla tuli kysymykseen rataosilla Sotkamo—Vuokatti ja Tornio—Kauliranta sekä tammikuun 1. päivästä toukokuun loppuun saakka osalla Vierumäki—Heinola ja joulukuun 1. päivästä lukien matkalla Nurmes—Sotkamo.

Matkustajien ja tavarankuljetus autoilla osalla Kovjoki—Uusikaarlepyy aloitettiin syyskuun 20. päivänä.

Toimintavuoden lopussa harjoitettiin matkustajien kuljetusta seuraavilla linjoilla: Helsinki—Lohja, Lohja—Kirkniemen tienhaara, Lohja—Lohjan kaupala, Tornio—Kauliranta, Aavasaksa—Muonio, Kajaani—Mainua—Otanmäki, Kajaani—Mainua—Hatulanmäki, Kajaani—Hyrynsalmi—Hossa, Hyrynsalmi—Suomussalmi—Leväkoski—Leinonkylä, Kajaani—Sotkamo, Sotkamo—Vuokatti, Sotkamo—Kuhmo—Lammasperä, Sotkamo—Lontta, Joensuu—Ilomantsi, Kajaani—Hyrynsalmi—Suomussalmi—Juntusranta, Nurmes—Sotkamo ja Lappeenrannan asema—Lappeenrannan kaupunki.

*Yhdysliikenne.* Toimintavuoden lopussa olivat valtionrautateiden kanssa edelleen yhdysliikenteessä autolinjat Järvenpää—Orimattila ja Suonenjoki—Iisvesi.

*Tariffien muutokset.* Kotikuljetus- ja tavaraliikennetariffeja korotettiin helmikuun 5. päivästä lukien noin 20 prosentilla. Henkilöliikennetariffit olivat edelleen säännöstelltyjä.

*Tavaranhuoltoasemat.* Tavaralinjaa Oulu—Kuusamo varten perustettiin Kuusamoon toukokuun 1. päivästä lukien erityinen tavaranhuoltoasema, ensimmäinen valtionrautateiden autoliikenteessä.

*Ajokalusto.* Toimintavuoden aikana hankittiin seitsemän uutta linja-autoa matkustajaliikennettä varten ja 32 uutta kuorma-autoa. Loppuunkuluneita kuorma-autoja poistettiin 29 kappaletta ja myytiin huutokaupalla.

*Autojen korjaus.* Korjaukset suoritettiin suurimmaksi osaksi rautatien omista korjaamoissa. Vain koneistustyöt teetettiin yksityisissä korjaamoissa. Nestemäistä polttoainetta käyttävät autot vapautettiin käyttöluopajärjestelmästä helmikuun 1. päivänä, jolloin siirryttiin kiintiöjärjestelmään. Tällöin voitiin kaikki autot siirtää nestemäistä polttoainetta käyttäviksi.

*Valtionrautateiden autoliikenteen organisatio.* Rautatiehallituksen päätöksellä elokuun 2. päivästä jaettiin rautatieverkko neljään autoliikennepiiriin syyskuun 1. päivästä lukien. Niiden hoitajat, joiden tehtävänä on autoliikenteen kehittäminen ja valvonta piireissään, saavat määräyksensä välittömästi kuljetustoimiston autojaostosta.



*Liikenne.* Valtionrautateiden autoliikenteen kannattavuus. Vuonna 1947 oli koko autoliikenteen tuottama ylijäämä 12.5 miljoonaa markkaa ja toimintavuonna 28.1 miljoonaa markkaa. Tavarakaukoliikenteen tuottama ylijäämä oli vastaavasti 3.5 ja 14.0 miljoonaa markkaa.

*Tavaroiden puuttuminen.* Sellaisia eri liikennepaikoilta saapuneita ilmoituksia, joissa ilmoitettiin kuljetettavaksi jätettyä tavaraa puuttuvan ja joiden johdosta tiedustelujaosto on toimittanut tutkimukset, on toimintavuoden aikana kertynyt 8 774. Edellisenä vuonna oli vastaavien asioiden lukumäärä 11 500. Puuttumisilmoitusten huomattava vähentyminen johtuu siitä, ettei tilapäistä henkilökuntaa ole enää tarvinnut käyttää lähetysten kuormaukseen ja purkamiseen siinä määrin kuin aikaisemmin.

Liikatarvasta ja perimättä jääneistä matkatavaroista tehtyjen ilmoitusten lukumäärää ei ole voitu todeta, mikä johtuu työn suorituksessa tapahtuneista teknillisistä muutoksista, jotka otettiin käytäntöön v. 1946 työntutkimustoimiston ehdotuksesta.

*Vahingoittunut tavara.* Tavaroiden vahingoittumisesta on tiedustelujaostolle saapunut toimintavuoden kuluessa 13 817 ilmoitusta. Edellisenä vuonna oli vahingoittumistapausten lukumäärä 13 378. Näiden tapausten jatkuva lisääntyminen johtuu edelleen tavaroiden puutteellisesta päällystymisestä, kun vielääkään ei ole aina mahdollisuutta varustaa tavaroita päällyksellä, joka pystyisi suojaamaan tavarat. Vahingoittumisiin myötävaikuttaa huomattavasti myös se, että lähetysten kuormaus, siirtokuormaus ja purkaminen suoritetaan nyttemmin varsin laajassa mitassa urakkatyönä, jonka kiihkeydestä lähetysten käsittely kärsii.

*Varkaus- ja varkaukset.* Toimintavuoden aikana oli ilmoitettujen varkaus- ja varkauksten lukumäärä 799, vastaavan luvun ollessa edellisenä vuonna 766. Ne ovat siis lisääntyneet, mikä johtuu siitä, että varkaiden huomio on entistä enemmän kohdistunut rautatiehen, josta tavaraa voi saada helpommin ja turvallisemmin kuin yksityisten varastoista.

*Viivästyneet kuljetukset.* Tavaralähetysten kuljetusten viivästymisestä ynnä muista tavarat kuljetusta kohdanneista epäsuoruuksista saapuneiden ilmoitusten sekä tavarat lähettäjiä ja vastaanottajia tavaralähetysten suhteen tekemien valitusten johdosta on myös toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli toimintavuonna 1 543. Edellisenä vuonna niitä oli 2 157. Tämä huomattava vähentyminen osoittaa, että liikenteen suorituksessa on päästy entistä suurempaan täsmällisyyteen.

*Korvaus- ja korvausvaatimukset.* Tavarat katoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneistä kuljetuksista ym. tavarat kuljetusta kohdanneista epäsuoruuksista aiheutuneita korvausvaatimuksia on toimintavuoden aikana käsitelty 5 404 kappaletta. Edellisenä vuonna niiden lukumäärä oli 5 521.

*Perimätön tavara.* Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä toimintavuoden aikana 14 eri huutokauppaa, joihin asemilta määräysten mukaan lähetettiin erilaatuiset perimättä jätetyt tavarat ja löytötavarat myytäviksi. Myyntieriä näissä huutokaupoissa oli yhteensä 4 361. Edellisenä vuonna niitä oli 4 290. Eri liikennepaikoilla toimitettiin samanlaisten tavarain myyntejä 468 tapauksessa.

## VII. Tariffit.

### V. 1945.

#### *Tariffisääntö ja tavaraluokitustaulukko.*

*Tariffit.* Kesäkuun 21 päivänä annettiin asetukset valtionrautateiden uudesta tariffisäännöstä ja tavaraluokitustaulukosta.



Kesäkuun 29 päivänä rautatiehallitus vahvisti 1. 8. 45 voimaan tulevan *Tariffit.* tariffisäännön lisämääräykset.

Heinäkuun 26 päivänä rautatiehallitus vahvisti tariffisäännön 51 §:ään uuden lisämääräyksen, joka koski syrjäraidemaksun laskemista liikennöitäessä virkamiehen hoitamaa satama-asemaa, joka on avattu täydelliselle tavaraliikenteelle.

Elokuun 9 päivänä muutettiin valtionrautateiden tariffisäännöstä 21 päivänä kesäkuuta 1945 annetun asetuksen 36 ja 48 §§:iä.

Marraskuun 29 päivänä muutettiin valtionrautateiden tariffisäännöstä 21 päivänä kesäkuuta 1945 annetun asetuksen 6, 7, 9, 11, 12, 14, 15, 22, 24, 29, 30, 31, 35, 36, 38, 39, 42, 43, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56 ja 57 §§:iä.

Marraskuun 30 päivänä rautatiehallitus osaksi muutti entisiä ja antoi uusia lisämääräyksiä tariffisääntöön.

### *Kotimainen yhdysliikenne.*

Maaliskuun 31 päivänä rautatiehallitus koroitti Lahden ja Humppilan asemilla toimitettavasta siirtokuormauksesta kannettavan maksun 1 markkaan 100 kg:lta 1. 4. 45 lukien.

Toukokuun 14 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti suostuneensa siihen, että Loviisan—Vesijärven Rautatie Oy saa koroittaa 1. 6. 45 lukien tavaraliikenteessä kantamiaan maksuja siten, että ne tulevat olemaan 50 % korkeammat valtionrautateiden tavaraliikenteessä silloin kannettavia maksuja.

Toukokuun 23 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oikeutti Jokioisten—Forssan Rautatieosakeyhtiön 1. 6. 45 lukien kantamaan Jokioisten—Forssan rautatiellä tavaraliikenteessä maksuja, jotka ovat 50 % korkeammat valtionrautateillä silloin kannettavia maksuja.

Kesäkuun 29 päivänä rautatiehallitus koroitti Humppilan asemalla toimitettavasta siirtokuormauksesta kannettavan maksun 1 markkaan 50 penniin 100 kg:lta 1. 7. 45 lukien.

Heinäkuun 31 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oikeutti Jokioisten—Forssan Rautatieosakeyhtiön ja Loviisan—Vesijärven Rautatieosakeyhtiön 1. 8. 45 lukien kantamaan kunkin omalla rautatiellään henkilöliikenteessä maksuja, jotka ovat kaksikymmentä sadalta korkeammat kuin valtionrautateillä mainitusta ajankohdasta voimaan tulevat sekä tavaraliikenteessä maksuja, jotka saadaan siten, että valtionrautateiden tariffeissa esiintyvään ja valtionrautateiden kustakin tavaralajista määrättävään hinnoituslukuun lisätään luku 3, jolloin korotus on 17 %.

Joulukuun 28 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oikeutti Loviisan—Vesijärven Rautatieosakeyhtiön ja Jokioisten—Forssan Rautatieosakeyhtiön 1. 1. 46 lukien kantamaan kunkin omalla rautatiellään henkilöliikenteessä maksuja, jotka ovat 20 % suuremmat ja tavaraliikenteessä 17 % suuremmat kuin valtionrautateillä mainitusta ajankohdasta voimaan tulevat maksut.

### *Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenne.*

Elokuun 9 päivänä annettiin asetus tariffista, jota sovelletaan valtionrautateillä Turun satama—Tukholman kautta tapahtuvassa Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenteessä.

Joulukuun 28 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö vahvisti Suomen ja Ruotsin väliseen tavarayhdysliikenteeseen kuuluvassa Tornion—Haaparannan paikallisliikenteessä 1. 1. 46 lukien kannettavat maksut.



### *Vapaa liput.*

#### *Tariffit.*

Helmikuun 15 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti, muuttaen 30. 3. 25 antamaansa määräystä n. s. pohjoismaiden vapaa lippujen kelpoisuudesta valtionrautateilla, oikeuttaneensa pohjoismaiden vapaa lipun omistavan valtionrautateiden viranhaltijan vapaisiin matkoihin valtionrautateilla siinä luokassa, jossa asianomainen virkamies on oikeutettu saamaan vapaa lipun.

Huhtikuun 12 päivänä rautatiehallitus määräsi, että sellaisena ylimääräisen veturimestarin, veturinkuljettajan, järjestelymestarin, ylikonduktöörin tai konduktöörin toimien hoitajana, joka saa vapaa lippunsa toiseen luokkaan, on pidettävä henkilöä, joka on saanut määräyksen (komennuksen) hoitaa yllämainitunlaista ylimääräistä tointa yhtäjaksoisesti vähintään yhden kuukauden.

Huhtikuun 17 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi, että valtionrautateiden viran ja toimen haltijain kesäkausivapaa liput saadaan vuonna 1945 kirjoittaa voimassa oleviksi toukokuun 1 ja lokakuun 15 päivän välisenä aikana.

Heinäkuun 19 päivänä annettiin asetus, joka kumosi rautatiehenkilökunnan oikeudesta saada vapaapilettejä matkoja varten valtionrautateilla annetun asetuksen 4 §:n sekä muutti mainitun asetuksen 3, 7 ja 12 §§:iä.

Elokuun 6 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi, että valtionrautateiden ylimääräisten viran- ja toimenhaltijoiden sekä työläisten kesäkausivapaa liput saadaan vuonna 1945 kirjoittaa kelpaaviksi lokakuun 15 päivään saakka.

Syyskuun 6 päivänä rautatiehallitus muutti vapaa lippuasetuksen soveltamisesta annettujen lisämääräysten 2, 4 ja 6 §§:ien eräitä kohtia.

Syyskuun 10 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi, että vapaa lippuasetuksen 12 §:n d-kohta tulkitaan siten, että myöskin virassa tai toimessa tai valtionrautateiden työssä kuolleen leski saa 2 tilapäistä vapaa lippua vuodessa, jos hänen miehensä on ollut vähintään 10 vuotta valtionrautateiden palveluksessa.

Lokakuun 18 päivänä muutettiin rautatiehenkilökunnan oikeudesta saada vapaapilettejä matkoja varten valtionrautateilla annetun asetuksen 9 §.

Lokakuun 29 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi, että Valtionrautateiden Eläkelaitoksen virkailijain vapaa lippuoikeutta laajennetaan siten, että mainitun laitoksen virkailijat rinnastetaan tilapäisten vapaa lippujen saantiin nähden vapaa lipuista annetun asetuksen 3 §:ssä mainittuihin ylimääräisiin viran- ja toimenhaltijoihin sekä että heille myönnetään oikeus saada äsken mainitun asetuksen 7 §:n edellyttämiä kesäkausivapaa lippuja.

Joulukuun 5 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oikeutti rautatiehallituksen vuoden 1946 aikana harkintansa mukaan antamaan sellaisille valtionrautateiden viran- ja toimenhaltijoille, myös ylimääräisille sekä valtionrautateiden konepajatyöläisille, jotka eivät voi saada asuntoa virantoimituspaikkakunnalta, virka-aikalippuja matkoja varten virantoimituspaikan (työpaikan) ja asutopaikan välillä sekä samalla oikeuttanut rautatiehallituksen tarpeen vaatiessa siirtämään mainitun oikeuden alaisilleen viranomaisille.

Joulukuun 13 päivänä rautatiehallitus siirsi mainitun oikeuden asianomaisille johtajille ja antoi lähempiä määräyksiä siitä.

### *Opiskelijaliput.*

Syyskuun 20 päivänä rautatiehallitus myönsi Viipurin Musiikkiopisto Oyn oppilaille kuluvan lukuvuoden ajaksi oikeuden saada ostaa voimassa olevan tariffisäännön 18 §:n edellyttämiä opiskelijalippuja.



Syyskuun 27 päivänä rautatiehallitus myönsi maamme teknillisten opisto-  
tojen oppilaille oikeuden saada ostaa opiskelijalippuja. *Tariffit.*

Lokakuun 25 päivänä rautatiehallitus myönsi Valtion Kotitalousopettaja-  
opiston oppilaille oikeuden saada ostaa opiskelijalippuja.

### *Matkatoimistot.*

Syyskuun 20 päivänä rautatiehallitus myönsi Rejsebureau Globus AB:lle,  
Kööpenhaminasta, oikeuden myydä lippuja, jotka ovat voimassa Suomen  
valtionrautateilla.

Lokakuun 12 päivänä rautatiehallitus oikeutti Matkatoimisto Kaleva Oy:n  
Oulussa perustamassaan sivuliikkeessä myymään mainitun toiminimen ja  
rautatiehallituksen kesken 19. 4. 45 tehdyn sopimuksen mukaisia, valtion-  
rautateilla kelpaavia matkalippuja.

Joulukuun 13 päivänä rautatiehallitus suostui Suomen Matkatoimisto-  
yhdistyksen anomuksesta siihen, että matkatoimistoille myönnettiin edelleen  
v. 1946 aikana oikeus saada sopimuksen mukaisen 5 %:n myyntipalkkion li-  
säksi tilapäinen 2 %:n lisäpalkkio sekä että matkatoimistot saivat nauttia  
5 %:n palkkiota myymistään makuupaikka- ja pikajunan lisälipuista.

### *Rahti- ym. alennukset.*

Tammikuun 25 päivänä rautatiehallitus myönsi Salpausselän hiihtoihin  
4. 3. 45 osallistuville kilpailijoille ja toimihenkilöille 25 %:n matkalippu-  
alennuksen.

Elokuun 9 päivänä rautatiehallitus myönsi Koteja Kodittomille Lapsille  
r. y:n anomuksesta 50 %:n alennuksen Ruotsista saapuneille lahjatavaroille,  
jotka lähetetään eri paikkakunnille jaettaviksi elo-syyskuun aikana.

## V. 1946.

### *Tariffisääntö, sotilastariffi ja tavaraluokitustaulukko.*

Tammikuun 30 päivänä rautatiehallitus antoi tariffisäännön 58 §:n 4)  
lisämääräyksen 1. kohtaan seuraavan sisältöisen uuden d-kohdan: »Lämmin-  
ja jäähdytysvaunusta kannetaan vaununvuokraa ensimmäisenä vuorokautena  
35 markkaa tunnilta, kuitenkin enintään 350 markkaa, sekä toisena ja sitä  
seuraavina vuorokausina 500 markkaa vuorokaudelta tai sen osalta.

Helmikuun 20 päivänä rautatiehallitus määräsi tariffisäännön 38 §:n 7)  
lisämääräykseen otettavaksi 1. 3. 46 lukien seuraavan sisältöisen uuden kappa-  
leen: »Kun I- tai päädyttömään M-vaunuun on kuormattu 32 §:n 2 a) kohdassa  
tarkoitettuja tavaralajeja, sovelletaan niihin vaunukuormaluokkaa, jos kul-  
jetusmaksu lasketaan vähintään 3 000 kilon mukaan».

Heinäkuun 18 päivänä rautatiehallitus muutti tariffisäännön 11 §:n 1. ja  
12 §:n 3. lisämääräyksen.

Lokakuun 3 päivänä rautatiehallitus päätti ottaa uuden täydennetyn pai-  
noksen julkaisusta »Valtionrautateiden aakkosellinen tavaraluokitustaulukko»  
(Vahvistettu noudatettavaksi 1. 3. 47 lukien).

Lokakuun 11 päivänä annettiin asetus sotilastariffista.

Lokakuun 28 päivänä rautatiehallitus vahvisti 1. 1. 47 voimaan tulevan  
sotilastariffin lisämääräykset.

Marraskuun 22 päivänä muutettiin valtionrautateiden tariffisäännöstä 21  
päivänä kesäkuuta 1945 annetun asetuksen 6, 7, 9, 12, 13 ja 21 §; 6, 7, 9 ja  
12 § sellaisina kuin ne ovat 29 päivänä marraskuuta 1945 annetussa asetuksessa.



*Tariffit.* Joulukuun 2 päivänä rautatiehallitus osaksi muutti entisiä ja antoi uusia lisämääräyksiä tariffisääntöön.

*Kotimainen yhdysliikenne.*

Tammikuun 3 päivänä rautatiehallitus korotti Lahden asemalla toimitettavasta heinien, olkien ja kookkaina rahditettavien tavarain siirtokuormauksesta kannettavan maksun 2 markkaan kultakin alkavalta sadalta kilolta 16. 1. 46 lukien.

Heinäkuun 25 päivänä rautatiehallitus sanoi irti rautatiehallituksen ja Rauman kaupungin välillä 12. 10. 39 tehdyn yhdysliikennesopimuksen.

Syyskuun 21 päivänä rautatiehallitus sanoi irti rautatiehallituksen ja Jokioisten rautatien johtokunnan välillä 16. 9. 39 tehdyn yhdysliikennesopimuksen.

Lokakuun 29 päivänä rautatiehallitus asetti toimikunnat laatimaan ehdotukset uusiksi yhdysliikennesopimuksiksi sekä rautatiehallituksen ja Rauman rautatien välillä että rautatiehallituksen ja Jokioisten rautatien välillä.

*Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenne.*

Tammikuun 7 päivänä rautatiehallitus vahvisti vähimmät maksut Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenteessä Turun satama—Tukholman kautta.

*Suomalais-venäläinen yhdysliikenne.*

Lokakuun 11 päivänä rautatiehallitus teki kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle muutosehdotuksen Suomen—SNT-Liiton väliaikaisessa yhdysliikenteessä vaunujen käytöstä suoritettavaa korvausta koskeviin määräyksiin.

Lokakuun 16 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö valtuutti rautatiehallituksen suostumaan SNT-Liiton kulkulaitosministeriön kansainvälisten liikenteiden osaston tekemään esitykseen väliaikaisten tilityssääntöjen 2 §:n muuttamisesta.

*Vapaaliput.*

Tammikuun 30 päivänä rautatiehallitus määräsi, että MK I. 80. sivulla 7 olevan 2 §:n 18. kohtaan lisätään seuraava lause: »Saman oikeuden saa myös asetuksen 3 §:ssä tarkoitettu rautateiden palveluksessa pysyväisessä työsuhteessa oleva työläinen, joka työstä erottuaan on siihen uudelleen otettu, jos hän ennen eroamistaan jo on saavuttanut oikeuden saada vapaalippuja valtionrautateilla».

Helmikuun 26 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti, peruuttaen ministeriön kirjelmän N:o 1092 maaliskuun 7 päivästä 1925, oikeuttaneensa viran tai toimen haltijan tai rautatiehenkilökunnan oikeudesta saada vapaalippuja matkoja varten valtionrautateilla annetun asetuksen kolmannessa pykälässä mainitun valtionrautateiden jokapäiväisessä jatkuvassa työssä palvelevan työläisen, jolle on myönnetty 22 päivänä joulukuuta 1942 annetun palkkauslain 11 §:n toisessa momentissa tarkoitettusta syystä virkavapautta, pääjohtajan harkinnasta riippuen saamaan kouluvapaalipun virkavapautensa ajaksi matkoja varten opiskelu- ja kotipaikkakuntansa välillä.

Helmikuun 28 päivänä rautatiehallitus muutti 22. 1. 46 antamaansa määräystä siten, että vakinaisen viran tai toimen haltija, joka on määrätty toimimaan ylimääräisenä, saa sen määrän vapaalippuja, mikä hänelle hänen vakinaisen virkansa tai toimensa mukaan on tuleva.



Maaliskuun 14 päivänä rautatiehallitus määräsi, että MK I. 80. 14 §:ään lisätään seuraavansisältöinen uusi 3-kohta: »Vapaalippu on huolellisesti säilytettävä. Jos se joutuu vieraan henkilön haltuun, voidaan sitä, jolle vapaalippu on kirjoitettu, rangaista» ja 18 §:ään seuraava uusi 6-kohta: »Vapaalippu, joka on loppuun käytetty, tai jonka kelpoisuusaika on päättynyt, on luovutettava asianomaiselle konduktöörille, jonka tulee kerätä liput samojen sääntöjen mukaan kuin muutkin matkaliput sekä lähettää ne tarkastustoimisto II:een».

*Tariffit.*

Huhtikuun 8 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi, että kesäkausivapaa liput saadaan vuonna 1946 kirjoittaa voimassa oleviksi toukokuun 1 ja lokakuun 31 päivän välisenä aikana.

Kesäkuun 13 päivänä rautatiehallitus määräsi, että VR:n eläkelippuihin oikeutetut henkilöt, jotka vakinaisesti asuvat jonkun aseman (pysäkin) välittömässä piirissä, voivat saada eläkevapaa lippunsa kirjoitetuksi asuinpaikkakuntansa asemalla (pysäkillä), ehdolla, että he tätä varten lähettävät asianomaisen aseman (pysäkin) päällikön välityksellä ja tämän lausunnon kera anomuksen tariffiosaston apulaisjohtajalle, joka kussakin tapauksessa erikseen ratkaisee anomukset.

Kesäkuun 13 päivänä rautatiehallitus määräsi, että MK I. 80. 13. 11 §:n 1. 6)-kohdan mukainen passituslippu oikeuttaa matkustamiseen vain konduktöörivaunussa, paitsi milloin passituslipulla suoritettava matka ylittää asianomaisen oman ajopiirin, jolloin lippu saadaan kirjoittaa III luokkaan kelpaavaksi ehdolla, että matkustaja on siisteissä pukimissa.

Syyskuun 5 päivänä rautatiehallitus määräsi, että yhdellä vapaa lipulla saadaan lähettää maksutta ainoastaan yksi polkupyörä.

Lokakuun 11 päivänä rautatiehallitus muutti MK I. 80. 14. f) ja g) kohdat.

Joulukuun 3 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oikeutti rautatiehallituksen vuoden 1947 aikana harkintansa mukaan antamaan sellaisille valtionrautateiden viran ja toimen haltijoille, myös ylimääräisille sekä konepaja- ja muille työläisille, jotka eivät voi saada asuntoa virantoimituspaikkakunnalta, virka-aikalippuja matkoja varten virantoimituspaikan (työpaikan) ja asuntopaikan välillä sekä samalla oikeuttanut rautatiehallituksen tarpeen vaatiessa siirtämään mainitun oikeuden alaisilleen viranomaisille.

### *Matkatoimistot.*

Helmikuun 4 päivänä rautatiehallitus myönsi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kehoituksen mukaisesti Sveres Resebureau AB:lle oikeuden myydä erinäisiä rautatiematkalippuja.

Helmikuun 28 päivänä rautatiehallitus myönsi Suomen Höyrylaiva Oy:lle oikeuden myydä 2 ja 3 lk:n matkatoimistokuponkeja rautatiematkalle Helsinki—Turun satama ja päinvastoin.

Helmikuun 28 päivänä rautatiehallitus myönsi Suomen Matkatoimistoyhdistyksen matkatoimistoille 5 %:n myyntipalkkion pikajunan paikkalipuista.

Maaliskuun 21 päivänä rautatiehallitus myönsi Vaasan Matkatoimisto Oy:lle Kokkolassa ja Matkatoimisto Kaleva Oy:lle Seinäjoella oikeuden myydä valtionrautateiden matkalippuja toimistossaan.

Maaliskuun 21 päivänä rautatiehallitus myönsi Koulumatkailutoimisto Oy:lle Helsingissä oikeuden myydä toimistossaan seuruelippuja koulunuorisolle retkeilyjä varten.

Maaliskuun 28 päivänä rautatiehallitus myönsi Matkatoimisto Kaleva Oy:n Helsingissä Raken kauppahuoneeseen perustamalle sivuliikkeelle oikeuden myydä valtionrautateiden matkalippuja.



*Tariffit.* Syyskuun 12 päivänä rautatiehallitus teki esityksen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle valtionrautateiden matkatoimistojen perustamisesta.

Marraskuun 27 päivänä rautatiehallitus suostui Suomen Matkatoimistoyhdistyksen anomuksesta siihen, että matkatoimistot saavat vuoden 1947 aikana nauttia 5 %:n palkkiota myymistään makuupaikka- ja pikajunan paikka- ja lisälipuista.

*Rahti- y. m. alennukset.*

Helmikuun 25 päivänä rautatiehallitus myönsi 50 %:n alennuksen sen lahjasillilähetyksen kuljetusmaksuista, jonka Suomen Rautatieläisten Liitto r. y. Tornion asemalta lähetti eri puolille maata osastojensa jäsenille jaettaviksi. Myönnetty alennus oli voimassa maaliskuun loppuun saakka.

Maaliskuun 8 päivänä rautatiehallitus myönsi Suomen Yleisen Metsästäjäliton toimesta Helsingissä 11.—19. 5. 46 pidettävään metsästysnäyttelyyn lähetettävien museoesineiden kuljetusmaksuista 15 %:n alennuksen lähtöasemilta Helsinkiin. Alennus oli voimassa 20. 4.—15. 5. 46.

Maaliskuun 11 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti suostuneensa siihen, että vuoden 1946 aikana paaleihin puserrettu jätepaperi luokitetaan D 10 mukaan.

Maaliskuun 13 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti myöntäneensä Amerikan luterilaisten kirkkojen avustusjärjestön Lutheran World Reliefin arkkipiispa Aleksi Lehtoselle osoitetuille lahjatavaroille, jotka käsittivät n. 500 paalia à n. 50 kg erilaista vaatetavaraa sekä n. 20 kolia kenkiä, rahtivapaan kuljetuksen valtionrautateilla. Myönnetty etu oli voimassa kesäkuun loppuun 1946.

Maaliskuun 22 päivänä rautatiehallitus myönsi lannoitustarkoitukseen käytettävälle ammoniumnitraatille sellaisen alennuksen, että se saadaan rahdittaa luokkien D 8 mukaan. Räjähdysainetehtaille lähetettävälle ammoniumnitraatille ei alennusta myönnetty.

Huhtikuun 1 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti suostuneensa siihen, että Kenraali Mannerheimin Lastensuojeluliitolle osoitetut, ulkomailta tulleet lahjatavaralähetykset sekä nämä lähetykset, jotka liitto lähettää osastoilleen tai liiton osastot lähettävät liitolle Helsinkiin, saadaan vuoden 1946 loppuun saakka rahtivapaasti kuljettaa valtionrautateilla sekä rahti- että pikatavarana.

Huhtikuun 8 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti myöntäneensä Amerikan luterilaisten Kirkkojen avustusjärjestöjen Lutheran World Relief'in Inc. arkkipiispa Aleksi Lehtoselle osoitetuille lahjatavaroille, jotka käsittävät n. 1 000 paalia erilaista käytettyä vaatetavaraa ja n. 50 kolia käytettyjä kenkiä, rahtivapaan kuljetuksen. Samoin ministeriö myönsi Church Committee on Overseas Relief of Reconstruction nimisen järjestön New Yorkista arkkipiispan sihteerille, pastori Toivo Harjunnalle osoitetuille lahjatavaroille, käsittäen n. 135 paalia käytettyä vaatetavaraa sekä n. 75 kolia käytettyjä kenkiä, rahtivapaan kuljetuksen valtionrautateilla. Myönnetty etu oli voimassa kesäkuun loppuun 1946.

Syyskuun 13 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti myöntäneensä New Yorkista Lutheran World Relief nimiseltä järjestöltä Helsinkiin saapuneelle arkkipiispa Lehtoselle osoitetulle 21 474 kg käsittävälle vaate- sekä 1 021 kg käsittävälle kenkälähetyskerälle rahtivapaan kuljetuksen valtionrautateilla.



## V. 1947.

### *Tariffisääntö ja tavaraluokitustaulukko.*

1. 1. 47 tuli voimaan marraskuun 22 päivänä 1946 annettu asetus, jolla muutettiin valtionrautateiden tariffisäännöstä 21 päivänä kesäkuuta 1945 annetun asetuksen 6, 7, 9, 12, 13 ja 21 §, 6, 7, 9 ja 12 §§ sellaisina kuin ne olivat 29 päivänä marraskuuta 1945 annetussa asetuksessa. Tämän asetuksen johdosta kohosivat henkilöliikennetariffit n. 20 %:lla. Tariffi.

Tammikuun 24 päivänä 1947 rautatiehallitus esitti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle tariffisäännön 5 §:n muuttamista siten, että rautatiehallitus oikeutettaisiin määräämään maksujen tasoittamisesta ja 21 päivänä helmikuuta 1947 annettiin asetus valtionrautateiden tariffisäännön muuttamisesta, jolla 21 päivänä kesäkuuta 1945 annetun asetuksen 5 § muutettiin rautatiehallituksen esityksen mukaisesti. Asetus tuli voimaan 1 päivänä maaliskuuta 1947.

Toukokuun 28 päivänä 1947 rautatiehallitus teki kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle esityksen tariffien korottamisesta ja 12 päivänä kesäkuuta 1947 annetulla asetuksella muutettiin valtionrautateiden tariffisäännön sisältävän, 21 päivänä kesäkuuta 1945 annetun asetuksen 6—9, 11—12, 24, 31, 34, 36, 50—53 §, näistä 11, 24, 31, 36, 50—53 § sellaisina kuin ne olivat 29 päivänä marraskuuta 1945 annetussa asetuksessa sekä 6, 7, 9 ja 12 §, sellaisina kuin ne olivat 22 päivänä marraskuuta 1946 annetussa asetuksessa.

Tämä asetus tuli voimaan 1 päivänä syyskuuta 1947 lukuunottamatta 31, 34, 36, 50—53 §§:ä, jotka tulivat voimaan jo 1 päivänä heinäkuuta 1947. Tämän asetuksen johdosta kohosivat m. m. tavarankuljetusmaksut 1. 7. 47 lukien n. 67 %:lla ja henkilöliikenteen tariffit 1. 9. 47 lukien n. 20 %:lla.

12. 6. 47 annettiin asetus, joka muutti 21 päivänä kesäkuuta 1945 annettua asetusta, joka sisältää valtionrautateiden tavaraluokitustaulukon. Tällä asetuksella, joka tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1947, korotettiin eräiden paperiteollisuustuotteiden rahtiluokkia.

Marraskuun 10 päivänä 1947 rautatiehallitus esitti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle tariffien korottamista ja 21 päivänä marraskuuta 1947 annetulla asetuksella valtionrautateiden tariffien korottamisesta nostettiin henkilöliikenteen 1. 9. 47 voimaan tulleet maksut tammikuun 1 päivästä 1948 lukien 50 sadalta ja hinnoituslukujen avulla laskettavat valtionrautateiden tavaraliikennemaksut korotettiin samoin tammikuun 1 päivästä 1948 lukien lisäämällä 1. 7. 47 voimaantulleisiin hinnoituslukuihin luku 8 vastaten keskimäärin noin 51 %:n korotusta.

### *Tariffisäännön lisämääräykset.*

Tammikuun 29 päivänä rautatiehallitus muutti tariffisäännön 58 §:n 10) lisämääräyksen, joka tuli voimaan maaliskuun 1 päivästä 1947.

Helmikuun 13 päivänä rautatiehallitus muutti tariffisäännön 52 §:n 3) lisämääräyksen maaliskuun 1 päivästä 1947 seuraavan sisältöiseksi: »jos veturi luovutetaan liikennöitsijän pyynnöstä yksinomaan hänen käytettäväkseen vaihtotyöhön, kannetaan siitä perusmaksuna 300 markkaa alkavalta 8 tunnilta sekä lisäksi päiväsaikana 12 markkaa ja yöaikana 18 markkaa minuutilta koko siltä ajalta, jonka veturi työskentelee liikennöitsijän määräysten mukaan, 54 §:ssä mainittua siirtomaksua ei tällöin kanneta. 51, 52 ja 53 §:ssä mainitut maksut sen sijaan on aina kannettava, jos niiden kantaminen tulee kysymykseen».

Helmikuun 20 päivänä rautatiehallitus muutti tariffisäännön 57 §:n IV lisämääräyksen 4 ja 6 kohdan sekä Määräyskokoelman V osan kirjoituksen 46 sivulla 8 olevan 22 §:n 4 kohdan.



*Tariffit.*

Toukokuun 16 päivänä rautatiehallitus helpottaakseen suurten retkueiden majoitusmahdollisuuksia matkan varrella sekä pysähdys- ja päätepaikoilla päätti asettaa retkeilijöiden käytettäväksi 1. 6. 47 lukien kaksi makuulaveteilla varustettua 4-akselista 3 luokan päivävaunua. Vaunujen kotiasemaksi määrättiin Helsinki ja voitiin niitä tilata mainittuun tarkoitukseen Helsingin aseman Matkapalvelun välityksellä. Maksut vaunujen käytöstä määrättiin perittäväksi tariffisäännön 24 §:n 2 ja 3 kohdan mukaisesti.

Samalla rautatiehallitus päätti, että heinäkuun 1 päivästä ryhdytään Helsingin, Tampereen, Lappeenrannan ja Joensuun asemilla myymään erityisiä sunnuntailippuja, jotka kelpaavat lauantaista klo 0.00 maanantaihin klo 24. Sunnuntailippuja myydään sekä 2 että 3 luokkaan ja kelpaavat ne myös pikajunissa ilman pikajunan lisämaksua.

Elokuun 21 päivänä rautatiehallitus muutti tariffisäännön 58 §:n 17 lisämääräyksen 2 kohdan punnitustodistusta koskevan määräyksen 1. 9. 47 lukien seuraavaksi: »punnitsemisesta vaunuvaa'alla annettavasta todistuksesta (B N:o 218) 5:—».

Elokuun 23 päivänä rautatiehallitus määräsi korotetut sunnuntailippujen hinnat 1. 9. 47 lukien.

Syyskuun 4 päivänä rautatiehallitus muutti tariffisäännön 21 §:n 6 lisämääräyksen seuraavan sisältöiseksi: »jollei matkustaja junan lähdettyä siltä asemalta, jolla hänen olisi pitänyt tulla junaan, lippua tarkastettaessa ole makuuvaunussa eikä konduktöörille ilmoita ottavansa makuupaikkaansa käyttöönsä joltakin myöhemmältä asemalta alkaen, menettää hän oikeutensa makuupaikkaan.»

Syyskuun 11 päivänä rautatiehallitus vahvisti tariffisäännön 41 §:ään seuraavan uuden lisämääräyksen: »tämän pykälän 3 kohdassa mainittujen lihalähetysten kuljetusmaksut lasketaan 38 §:n määräyksiä soveltaen aina vähintään 4 000 kilon mukaan. Näin ollen on pikatavarana 2-akselisessa vaunussa kuljetettavan tällaisen lihalähetysten kuljetusmaksu laskettava aina luokan 1 mukaan kantamalla lisäksi 38 §:n mukainen vajaakuormamaksu (4 000 kiloa ja sitä pienemmistä lähetyksistä siis aina 8 000 kilosta). Rahtitavarana 2-akselisessa vaunussa kuljetettavan D 5-luokkiin kuuluvan lihalähetysten kuljetusmaksu taas lasketaan D-luokan mukaan painon ollessa enintään 5 200 (38 §:n 1 lm) kiloa (maksu on kannettava vähintään 4 000 kilosta) ja 5-luokan mukaan vajaakuormamaksuineen painon ollessa sitä suuremman. Jos lähetykseen tuoreen lihan lisäksi kuuluu muuta tavaraa ja lihan paino on alle 4 000 kiloa, on lihan paino korotettava 4 000 kiloksi, jonka jälkeen lähetysten kuljetusmaksu lasketaan yleisten määräysten mukaisesti».

Lokakuun 2 päivänä rautatiehallitus vahvisti vuoden 1948 rengaslippujen hinnoitteluperusteet.

Lokakuun 16 päivänä rautatiehallitus määräsi, että 1. 12. 47 lukien niillä asemilla, joilla pikajunat säännöllisesti pysähtyvät, myydään tavallisten kuukausi- ja koululaislippujen ohella myös pikajunan kuukausi- ja koululaislippuja.

Marraskuun 6 päivänä rautatiehallitus muutti tariffisäännön 24 §:n 5 lisämääräyksen seuraavan sisältöiseksi: »retkeilijöiden käytettäväksi tarkoitettut makuulaveteilla varustetut 3 luokan päivävaunut on tilattava Helsingin aseman Matkapalvelusta. Vaunujen käytöstä peritään vuokraa kultakin alkaen vuorokaudelta 1 000 mk. Tämän lisäksi vaunun tilaajan on lunastettava sille matkalle, joka vaunun on kuljettava, 3 luokan seuruelippu niin monelle henkilölle kuin vaunussa matkustaa, kuitenkin vähintään 45 henkilölle. Jos kuljetus toimitetaan pikajunassa, on pikajunan lisämaksu suoritettava yhtä monesta henkilöstä kuin mille seuruelippu on lunastettu. Paikanvaraamismaksuja ei näitä vaunuja käytettäessä kanneta eikä niihin luovuteta rautatien makuu- eikä liinavaatteita».



### *Haltijaliput.*

Tammikuun 25 päivänä rautatiehallitus päätti, että nimetyille henkilölle myytävien yleislippujen ohella myydään myös haltijalle tarkoitettuja 2 ja 3 luokan yleislippuja, jotka ovat voimassa v. 1947 loppuun saakka. Hinnat olivat 2 luokassa 60 000 mk ja 3 luokassa 30 000 mk. *Tariffit.*

Elokuun 29 päivänä rautatiehallitus päätti, että vuoden 1948 aikanakin myydään haltijalle tarkoitettuja 2 ja 3 luokan yleislippuja, jotka ovat voimassa koko vuoden 1948. Lippujen hinnaksi määrättiin 2 luokassa 90 000 mk ja 3 luokassa 45 000 mk.

### *Tulliasioimistojen tariffi.*

Joulukuun 10 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, kumoamalla ministeriön viimeksi tammikuun 15 päivänä 1946 vahvistaman Valtion Rautateiden tulliasioimistojen tariffin, päätti siirtää Valtion Rautateiden tulliasioimistojen suorittamasta tullimuodollisuuksien täyttämisestä kannettavat maksut rautatiehallituksen vahvistettaviksi.

### *Tilasto.*

Lokakuun 15 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti suostuneensa siihen, että rautatietilaston uudistus saadaan vuoden 1948 alusta lukien toteuttaa asteettain rautatiehallituksen harkinnasta riippuen, kuitenkin vuoden 1948 aikana vain siinä laajuudessa kuin sanotun vuoden tulo- ja menoarviossa myönnettävät määrärahat sen sallivat.

### *Kotimainen yhdysliikenne.*

Helmikuun 1 päivänä rautatiehallitus hyväksyi omalta osaltaan uuden yhdysliikennesopimuksen valtionrautateiden ja Jokioisten rautateiden välillä, joka astui voimaan 1 päivänä maaliskuuta 1947.

Toukokuun 22 päivänä rautatiehallitus suostui siihen, että valtionrautateiden ja Rauman rautatien välillä tehdyn yhdysliikennesopimuksen 30 §:ssä mainittua vaununvuokraa laskettaessa vähennetään 1. 5. 47 lukien sanotun pykälän mukaisesta maksullisesta vuokra-ajasta viisi tuntia. Vaununvuokraa määrättäessä on siis kunkin vaunun ilmoitetusta toisen rautatien alueella viipymisajasta ensin vähennettävä viisi tuntia ja vaununvuokra laskettava näin lyhennetyn ajan ja mainitun yhdysliikennesopimuksen pykälän määräysten perusteella. (Vuokraa ei lainkaan kanneta, jos vaunu palautetaan 29 tunnin kuluessa.)

Heinäkuun 5 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö suostui siihen, että Jokioisten rautatiellä saadaan korottaa tariffeja niin, että tavara-liikenteessä maksut ovat 5. 7. alkaen 17 % ja henkilöliikenteessä 1. 9. alkaen 20 % korkeammat kuin valtionrautateillä kulloinkin voimassa olevat tariffit.

### *Porkkalan liikenne.*

Kesäkuun 14 päivänä rautatiehallitus määräsi, että Porkkalan alueen kautta tapahtuvan liikenteen kuljetusmaksut lasketaan yleisen tariffin ja todellisen välimatkan mukaan.



*Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenne.*

*Tariffit.*

Helmikuun 19 päivänä rautatiehallitus vahvisti Tornion paikallisliikenteen maksut Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenteessä.

Heinäkuun 8 päivänä rautatiehallitus vahvisti Suomen rautateiden vähimmät maksut Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenteessä Turun sataman—Tukholman kautta.

Joulukuun 11 päivänä rautatiehallitus vahvisti Suomen rautateiden uudet vähimmät maksut Suomen—Ruotsin—Norjan tavarayhdysliikenteessä Turun sataman—Tukholman kautta.

*Pohjoismaiden—Belgian—Ranskan—Englannin henkilöyhdysliikenne.*

Marraskuun 1 päivänä aloitettiin jälleen matkustaja- ja matkatavarayhdysliikenne Belgian/Ranskan/Englannin kanssa Skandinavian ja Saksan kautta. Uusia sopimuksia tehtiin 7 ulkomaalaisen matkatoimiston kanssa.

*Suomen—Neuvostoliiton rautatieyhdysliikenne.*

Lokakuun 16 päivänä rautatiehallitus lähetti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle allekirjoitettavaksi Suomen—Neuvostoliiton rautatieyhdysliikennettä koskevan sopimuksen, tariffin, toimitusohjeet, tilityssäännöt ja rautatierajasopimuksen, kaikki liitteineen, sekä SNT-Liitosta Porkkalan alueelle ja päinvastoin tapahtuvia kuljetuksia koskevat säännöt.

Joulukuun 8 päivänä rautatiehallitus vahvisti määräykset kuljetusmaksujen laskennasta Suomen—Neuvostoliiton tavarayhdysliikenteessä.

*Vapaaliput.*

Tammikuun 24 päivänä rautatiehallitus antoi seuraavat tarkemmat määräykset työläisten vapaalippuihin: »Ennenkuin valtionrautateiden palveluksessa oleva työläinen saavuttaa vapaalippuasetuksen 3 §:ssä mainitun vapaalippuoikeuden, täytyy hänen olla palvellut valtionrautateilla keskeytyksettä vähintään yhden vuoden suorittaan tänä aikana normaalityöpäiviä. Samoin täytyy hänen saavuttaakseen vapaalippuasetuksen 5 §:ssä mainitun vapaalippuoikeuden olla palvellut valtionrautateilla keskeytyksettä vähintään kolme vuotta. Kummassakaan tapauksessa ei keskeytykseksi katsota sellaista työstä poissaoloa, johon on saatu a. o. lupa ja joka ei ole saman kalenterivuoden aikana joko yhtäjaksoisesti tai useammassa osassa kestänyt yhteensä enempää kuin yhden päivän kuukautta kohden. Keskeytykseksi ei myöskään katsota vapaalippuja koskevien määräysten 2 §:n 14 ja 19 kohdissa (Mk. I. 80) syistä aiheutuvia keskeytyksiä.»

Helmikuun 15 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi, että talousvapaalippu voidaan myöskin konepajojen-, jaksojen-, rautatierakennusten rakennus- ja työpäälliköiden sekä lennätininsinöörin harkinnan mukaan antaa naimattoman tai leskenä elävän viran tai toimen haltijan äidille tai sisarelle, joka asuu viran tai toimen haltijan luona ja todistettavasti hoitaa hänen talouttaan.

Maaliskuun 11 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö täydensi Mk. I. 80. 18. 3. kohdan vapaalippujen saantioikeudesta: »vakainainen tai ylimääräinen viran tai toimen haltija, joka samana kalenterivuonna nauttii yksityisten asiain vuoksi vähintään kolme kuukautta kestävää yhtäjaksoista virkavapautta, sairauden vuoksi myönnettyä virkavapautta lukuunottamatta,



menettää virkavapausajan osalle tulevat vapaalippunsa. Samoin menettää vapaalippunsa vakinainen tai ylimääräinen viran tai toimen haltija, joka virkamääräyksen nojalla on määrätty hoitamaan vähintään kuusi kuukautta jotakin sellaista virkaa tai tointa, jonka haltijalla ei ole vapaalippuoikeutta. Puoli tai sitä suurempi murto-osa lasketaan kokonaiseksi lipuksi, jotavastoin puolta pienempää osaa ei oteta lukuun.

Huhtikuun 15 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö päätti, että kesäkausivapaaliput saadaan kirjoittaa voimassa oleviksi toukokuun 1 ja lokakuun 31 päivien väliseksi ajaksi.

Toukokuun 31 päivänä 1947 annetulla asetuksella muutettiin rautatiehenkilökunnan oikeudesta saada vapaapilettejä matkoja varten valtionrautateilla annetun asetuksen 5, 6 ja 7 §§ seuraaviksi:

5 §. Muu ylimääräinen viran tai toimen haltija sekä työläinen, joka suorittaa normaalityöpäivää lyhyempää, vähintään neljä tuntia kestäväää joka-päiväistä palvelusta, saa vuoden valtionrautateilla palveltuaan kaksi sekä kolme vuotta palveltuaan kolme tilapäistä vapaapilettiä vuodessa.

6 §. Sellainen vakinainen sekä 3 §:ssä mainittu ylimääräinen viran tai toimen haltija ja työläinen, jonka työskentelypaikka on maalla, saa itselleen, vaimolleen ja lapsilleen yhteensä kaksitoista talousvapaapilettiä vuodessa meno- ja paluumatkaa varten asuinpaikkansa ja rautatiehallituksen määräämän enintään kahden kaupungin tai kauppalan välillä.

7 §. Kaupungissa ja kauppalassa työskentelevällä vakinaisella sekä 3 §:ssä mainitulla ylimääräisellä viran ja toimen haltijalla taikka työläisellä on oikeus saada toukokuun 15 päivästä alkaen syyskuun 15 päivän loppuun saakka voimassa oleva kesäkausivapaapiletti asuinpaikkakuntansa ja enintään 150 kilometrin päässä olevan liikennepaikan välillä.

Tämä asetus tuli voimaan heinäkuun 1 päivänä.

Lokakuun 6 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti suostuneensa siihen, että autonkuljettajien vakinaiset ja ylimääräiset esimiehet saavat vapaalippunsa toiseen luokkaan.

Marraskuun 13 päivänä rautatiehallitus määräsi, että vapaalipun haltijan asemalta lunastama pikajunan lisälippu kelpaa 1. 12. 1947 alkaen yhdessä vapaalipun kanssa matkan päätepaikkaan saakka, vaikka matka suoritettaisiinkin useampaa pikajunaa käyttäen. Jos matka keskeytetään välillä olevalla liikennepaikalla, on lisälippu yhdessä vapaalipun kanssa esitettävä leimattavaksi. Paluumatkalla on lunastettava eri lisälippu.

Marraskuun 13 päivänä rautatiehallitus lisäsi vapaalipuista annettujen määräysten sivulla 80. 14 olevan 11 §:n 5 kohdan loppuun seuraavan lauseen: »Työläisaikavapaalippuja annettaessa on kuitenkin kullekin työläiselle kirjoitettava eri lippu».

Marraskuun 17 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti oikeuttaneensa rautatiehallituksen toistaiseksi antamaan virka-aikalippuja työpaikan ja asuntopaikan välillä tehtäviä matkoja varten sellaisille valtionrautateiden peruspalkkaisille viran tai toimen haltijoille, ylimääräisille toimenhaltijoille sekä työläisille, jotka ovat saaneet oikeuden asua toisella paikakunnalla.

Tämän perusteella rautatiehallitus päätti, että tällaisten lippujen anto-oikeus on keskushallinnossa johtajilla ja linjahallinnossa jaksojen ja konepajojen päälliköillä,

että liput saadaan kirjoittaa enintään 80 km:n matkalle,

että liput anotaan samaan luokkaan, johon a. o. saavat tilapäiset vapaalippunsa,

että liput saadaan kirjoittaa kelpaaviksi enintään kulloinkin kulumassa olevan kalenterivuoden loppuun,



*Tariffit.*

että liput saadaan leimata kelpaviksi pikajuniin vain poikkeustapauksissa ja on siihen tällöinkin saatava joka kerta erikseen tariffiosaston johtajan lupa,

että ylläolevat määräykset tulevat voimaan v. 1948 alusta lukien.

#### *Matkatoimistot.*

Kesäkuun 26 päivänä rautatiehallitus teki sopimuksen AERO O/Y:n kanssa valtionrautateiden lippujen myynnistä Helsingissä, Turussa ja Tampereella.

Toukokuun 12 päivänä rautatiehallitus uudisti sopimuksen Kansan Matkatoimiston kanssa, jolle myönnettiin oikeus sivuliikkeen avaamiseen Jyväskylään ja Lahteen.

Suomen Matkatoimistolle rautatiehallitus heinäkuun 31 päivänä antoi oikeuden avata myyntipaikat Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Matkatoimisto Svarekselle rautatiehallitus myönsi oikeuden toisen myyntipaikan avaamiseen Helsinkiin.

#### *Rahti- y. m. alennukset.*

Tammikuun 16 päivänä rautatiehallitus myönsi Suomen Suurkisoihin osallistuville kilpailijoille sekä ohjelmansuorittajille ynnä toimitsijoille 25 %:n matkalippualennuksen Helsinkiin. Alennus oli voimassa 26. 6.—6. 7. 47.

Tammikuun 17 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti suostuneensa siihen, että Kenraali Mannerheimin Lastensuojeluliitolle osoitettujen, ulkomailta tulleiden lahjatavaralähetysten kuljetusmaksuista samoin kuin sellaisten lahjatavaralähetysten kuljetusmaksuista, jotka liitto lähettää osastoilleen tai liiton osastot lähettävät liitolle Helsinkiin, myönnetään 50 %:n alennus vuoden 1947 aikana.

Lisäyksenä edelliseen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti maaliskuun 5 päivänä myöntäneensä vuoden 1947 aikana mainitulle liitolle ulkomailta tulleiden lahjatavaralähetysten kuljetusmaksuista rahtivapauden *purkaussatamasta* liiton ilmoittamalle liikennepaikalle.

Maaliskuun 10 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti myöntäneensä Lapin Maakuntaliitolle Lappia esittelevän näyttelyn, joka pidettiin Helsingissä 22—30. 3. materiaalin kuljettamista varten Helsinkiin 50 %:n rahtialennuksen.

Kesäkuun 12 päivänä rautatiehallitus myönsi niille ulkomaalaisille Nordiske Kvinders Samarbejdskomiteen jäsenille, jotka osallistuivat Helsingissä 23. 7. ja Tammissaarella 24—27. 7. pidettäviin tilaisuuksiin sekä tämän jälkeen alkavaan kiertomatkaan 25 %:n alennuksen matkailulippujen hinnoista.

Kesäkuun 12 päivänä rautatiehallitus myönsi Suomalais—Amerikkalaisen yhdistyksen r. y. Turussa 23—24. 8. järjestämille Amerikan-päiville osallistuville yhdistyksen jäsenille 25 %:n alennuksen yksinkertaisten lippujen, ei kuitenkaan pikajunalippujen hinnoista matkoja varten Turkuun ja takaisin kunkin lähtöasemalle. Alennus oli voimassa 21—26. 8.

Heinäkuun 14 päivänä rautatiehallitus määräsi, että rataosilta Utti—Simpele ja Selänpää—Hyrynsalmi sekä viimeksimainitun rataosan itäpuolella olevilta liikennepaikoilta olisi vaunujen epätasaisen jakautumisen takia, mikäli se muuten on mahdollista, kaikki ulkomaille vietävä vaneeri-, lankarulla-, puuvanuke-, selluloosa-, pahvi-, kartonki- ja paperilähetykset heinäkuun 21 päivästä lähtien toistaiseksi ja enintään syyskuun 15 päivään saakka nämä päivät mukaan luettuina lähetettävä muihin kuin Kotkan ja Haminan satamiin, jolloin Helsingin ja Hangon satamiin menevistä edellä sanotuista lähetyksistä kannetaan sama kuljetusmaksu kuin niistä olisi maksettava Kotkan



satamaan. (Rautatiehallituksen kuljetustoimisto antoi kussakin tapauksessa määräykset linjalle, neuvoteltuaan asiasta ensin Kauppamerenkulun ohjaus- ja säännöstelytoimikunnan kanssa). Tariffit.

Mainitun rahtitasoituksen rautatiehallitus elokuun 29 päivänä ulotti koskemaan myös Kymintehtaan ja Voikkaan asemia.

Syyskuun 6 päivänä rautatiehallitus määräsi rahtitasoituksen voimassaoloaikaa jatkettavaksi lokakuun 31 päivän loppuun saakka, kuitenkin vain Helsingin osalta. Rahtitasoitus koski myös Kymintehtaan ja Voikkaan asemilta Helsinkiin lähetettäviä e. m. kuljetuksia.

Lokakuun 23 päivänä pidennettiin rahtitasoituksen voimassaoloaikaa vuoden 1947 loppuun saakka.

Elokuun 21 päivänä rautatiehallitus myönsi 50 %:n matkalippualennuksen Ruotsin, Norjan ja Tanskan rautatievirkailijoiden perheenjäsenille.

Marraskuun 6 päivänä rautatiehallitus myönsi Taideteollisuuskoulun oppilaille oikeuden käyttää opiskelijalippuja.

Marraskuun 21 päivänä rautatiehallitus myönsi talvikaudeksi 1947—48 vientitavaralle seuraavat rahtitasoitukset:

1. Siihen saakka kunnes Kotkan ja Haminan satamien liikenne jäästeiden takia lakkaa, kannetaan rataosilta Utti—Simpele ja Selänpää—Hyrynsalmi sekä viimeksimainitun rataosan itäpuolella olevilta liikennepaikoilta ynnä Kuusankosken ja Voikkaan asemilta ulkomaille vietävä vaneeri-, lankarulla-, puuvanuke-, selluloosa-, pahvi-, kartonki-, rakennuslevy- ja paperilähetyksistä Hangon ja Helsingin satamiin sama kuljetusmaksu kuin Kotkan satamaan. Tämä rahtitasoitus tuli voimaan 1. 12. 47. lukien, josta alkaen 23. 10. annettu määräys peruutettiin.

2. Sinä aikana, jolloin Kotkan ja Haminan satamat ovat jäästeiden takia suljettuina, kannetaan Hangon satamaan lähetettävästä vientitavarasta sama kuljetusmaksu kuin Helsingin Länsisatamaan, jos kuljetusmaksu näin laskettuna on pienempi kuin Hangon satamaan.

3. Sinä aikana jolloin Helsingin satama on jäästeiden takia suljettuna, kannetaan Turun satamaan lähetettävästä vientitavarasta sama kuljetusmaksu kuin Hangon satamaan, jos kuljetusmaksu näin laskettuna on pienempi kuin Turun satamaan.

Joulukuun 10 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti suostuneensa siihen, että Suomen Kirkkojen Jälleenrakennuskomitealle vuoden 1948 aikana osoitetut sekä komitean toimesta määräpaikkoihinsa lähetettävät tavaralähettykset saadaan kuljettaa rahtivapaasti valtionrautateilla.

Joulukuun 11 päivänä rautatiehallitus myönsi lannoitustarkoitukseen käytettävälle ammoniumnitraatille sellaisen alennuksen, että se saadaan rahdittaa vuoden 1948 aikana luokkien D 8 mukaan. Räjähdysainetehtaille lähetettävälle ammoniumnitraatille ei alennusta myönnetty.

Joulukuun 11 päivänä rautatiehallitus myönsi Viipurin Musiikkiopiston oppilaille oikeuden saada käyttää opiskelijalippuja.

Joulukuun 18 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti oikeuttaneensa rautatiehallituksen Suomen Valtionrautateiden osallistumista varten pohjoismaiseen kiertomatkaliikenteeseen alentamaan matkalippujen hintoja tässä liikenteessä 10 %:lla.

Joulukuun 23 päivänä rautatiehallitus myönsi Kalevalaiset Naiset r. y:n äitikoteihin matkustaville äideille 25 %:n alennuksen yksinkertaisten lippujen, ei kuitenkaan pikajunalippujen hinnoista vuoden 1948 aikana.

Joulukuun 30 päivänä rautatiehallitus myönsi merivahingoittuneelle sulfaattiselluloosaerälle sellaisen alennuksen, että se saatiin laskea 10. luokan mukaan.



V. 1948.

*Tariffit.*

*Tariffit.*

Maaliskuun 4 päivänä 1948 rautatiehallitus teki kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle esityksen tariffisäännön 18 §:n muuttamisesta siten, että opiskelijalipun hinta olisi sama kuin samalla matkalla kelpaavan yksinkertaisen lipun kaksinkertainen hinta 25 %:n alennuksin. Muutos tuli voimaan 1 päivänä huhtikuuta 1948.

Toukokuun 27 päivänä rautatiehallitus asetti toimikunnan tavaratariffien muuttamista varten. Toimikunnan annettua mietintönsä rautatiehallitukselle rautatiehallitus lähetti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle joulukuun 30 päivänä toimikunnan ehdotuksen uudeksi tavaratariffiksi, jonka tarkoituksena on erityisesti parantaa rautateiden kilpailukykyisyyttä muiden kuljetusvälineiden suhteen sekä säilyttää sillä kannattavaksi katsottava liikenne.

Niiden tavaroiden tariffeja, joita kilpailu eniten koskee, ehdotetaan alennettaviksi, kun sensijaan halvempien tariffiluokkien kuljetusmaksut ehdotetaan koroitettaviksi, tariffitason silti pysyessä suunnilleen muuttumattomana.

Syyskuun 16 päivänä rautatiehallitus teki kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle esityksen tariffisäännön 21 §:n muuttamisesta siten, että rautatiehallitus saisi määrätä makuupaikkalipun hinnan. Muutos tuli voimaan joulukuun 1 päivänä 1948.

*Kansainvälinen henkilöyhdysliikenne.*

Marraskuun 1 päivästä aloitettiin sodan jälkeen uudelleen Saksan—Pohjoismaiden matkustaja- ja matkatavarayhdysliikenne, kuitenkin vain länsi-Saksan ja Berliinin kanssa, sekä uusi yhdysliikenne Pohjoismaat—Itävalta—Tshekkoslovakia.

*Kansainvälinen tavaraliikenne.*

*Suomen, Ruotsin ja Norjan välinen tavarayhdysliikenne.*

*Tornion—Haaparannan kautta.*

Helmikuun 1 päivänä tulivat voimaan uudet siirtokuormausmaksut Torniossa toimitettavista siirtokuormauksista.

Maaliskuun 1 päivänä tulivat voimaan uudet Tornion ja Haaparannan välisessä liikenteessä kannettavat maksut.

*Turun sataman—Tukholman kautta.*

Tammikuun 10 päivänä tulivat voimaan uudet siirtokuormausmaksut Turun satamassa toimitettavista siirtokuormauksista.

Maaliskuun 1 päivänä annetulla lisämääräyksellä muutettiin yhdysliikennetariffin tavaraluokitusta ja korotettiin Suomen, Ruotsin ja Norjan rautateiden kuljetusmaksuja ja vähimpiä maksuja.

*Suomen ja Neuvostoliiton välinen tavarayhdysliikenne.*

Tammikuun 1 päivänä tulivat voimaan Suomen ja Neuvostoliiton rautatieyhdysliikenteen sopimus, matkustajain, matkatavaran ja tavarain kuljetustariffi sekä säännöt tilityksiä, kirjanpitoa ja saldoerien laskentaa varten.

Tammikuun 20 päivänä tulivat voimaan rautatierajasopimus sekä säännöt tavarain, matkustajain ja matkatavaran kuljetuksesta Suomen rautateillä SNT-Liitosta Porkkalan alueelle ja päinvastoin.



### *Hankinta-asiamiehet.*

Toukokuun 13 päivänä rautatiehallitus esitti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle, että rautatiehallitus saisi liikenteen hankkimiseksi rautateille palkata ns. hankinta-asiamiehiä, joiden tehtävänä tulisi olemaan mm. neuvottelujen käyminen liikennöitsijöiden kanssa lisäliikenteen hankkimisesta rautateille, niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta, paikallisten kuljetus- ja tariffikysymysten selvittäminen liikennöitsijöille ym.

Kirjelmänsä mukaan n:o 5 828, 6. 10. 48 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oikeutti rautatiehallituksen palkkaamaan neljä hankinta-asiamiestä.

### *Kaupallinen toimikunta.*

Marraskuun 26 päivänä rautatiehallitus asetti ns. kaupallisen toimikunnan, jonka tehtävänä on ohjeiden antaminen hankinta-asiamiehille heidän tehtävissään, periaatekysymysten ratkaiseminen jne.

### *Haltijaliput.*

Syyskuun 9 päivänä rautatiehallitus päätti, että nimetylle henkilölle myytävien yleislippujen ohella myydään myös haltijalle tarkoitettuja toisen ja kolmannen luokan yleislippuja, jotka ovat voimassa vuoden 1949 aikana. Hinnat ovat toisessa luokassa 130 000 mk ja kolmannessa luokassa 65 000 mk.

### *Pääkaupunkiliput.*

Syyskuun 16 päivänä rautatiehallitus päätti, että Helsingin asemalla ja useilla muilla kaupunkiasemilla myydään ns. pääkaupunkilippuja. Nämä liput ovat voimassa vuoden 1949 aikana ja oikeuttavat ne haltijan rajattomasti matkustamaan Helsingin ja eräiden kaupunkiasemien välillä toisessa luokassa.

### *Paikkaliput.*

Lokakuun 1 päivästä lukien yhtenäistettiin paikkalippujen hinnat siten, että niistä kannetaan 20 mk vaunuluokasta riippumatta. Samalla poistettiin 20 mk:n tilausmaksu, joka kannettiin makuu- tai istumapaikasta, kun sellainen tilataan muualta kuin vaunun lähtöasemalta.

### *Talviloma-alennus.*

Syyskuun 30 päivänä rautatiehallitus myönsi 25 %:n alennuksen yksinkertaisten lippujen, myös pikajunalippujen hinnoista, jos lippu lunastetaan vähintään 200 km:n matkalle. Alennus on voimassa erinäisin rajoituksin tammikuun 1 päivästä lukien toukokuun 15 päivään 1949 saakka.

### *Rahtitasoitukset.*

Tammikuun 28 päivänä rautatiehallitus myönsi Mäntyluodon ja Rauman satamiin saapuvalla tuontitavaralle sellaisen rahtitasoituksen, että kuljetusmaksut Mäntyluodosta ja Rauman satamasta tavarann määräpaikkaan laske-  
taan yhtäsuureksi kuin Turun satamasta määräpaikkaan, mikäli kuljetusmaksu näin laskettuna on halvempi kuin laskettuna Mäntyluodosta tai Rauman satamasta. Rahtitasoitus koski vain määrättyissä laivoissa saapuvia tavaraeriä.



*Tariffit.* Lokakuun 29 päivänä rautatiehallitus myönsi kaikelle Turun ja Hangon satamien kautta maasta menevälle vientitavaralle sellaisen rahtitasoituksen, että rahti siitä saadaan laskea joko Hankoon tai Turkuun sen mukaan mikä tulee halvemmaksi. Rahti on kuitenkin aina laskettava vähintään 100 kilogrammiltä. Rahtitasoitus on voimassa 15. 1. 49 lukien toistaiseksi.

Joulukuun 15 päivänä rautatiehallitus myönsi Oulusta ja sen pohjoispuolelta sijaitsevilta liikennepaikoilta lähetetyille selluloosalle ja puuhiokkeelle sellaisen rahtitasoituksen, että lähetyksistä Turun satamaan kannetaan sama kuljetusmaksu kuin Mäntyluotoon. Rahtitasoitus on voimassa 15. 1. 49 lukien siihen saakka, kunnes Kaskisten satama avataan laivaliikenteelle.

## VIII. Henkilökunta.

### V. 1945.

*Henkilökunta.* Kunkin osaston henkilökunnan keskimääräinen suuruus vuosina 1944—1948 nähdään seuraavasta taulukosta:

	Vakinaista henkilökuntaa					Ylimääräistä henkilökuntaa				
	1944	1945	1946	1947	1948	1944	1945	1946	1947	1948
Rautatiehallitus .....	464	473	473	477	482	124	144	197	182	188
Linjahallinto .....	13 831	13 611	14 202	14 442	13 701	6 846	7 660	8 136	8 131	9 732
Siitä:										
Talousoasto .....	141	143	145	147	148	28	26	38	49	52
Rataosasto .....	1 060	1 041	1 061	1 036	1 071	28	17	23	29	58
Koneosasto .....	3 425	3 376	3 447	3 675	3 943	1 995	2 064	2 255	2 199	2 419
Varasto-osasto .....	144	150	149	149	149	137	145	154	171	151
Liikenneosasto .....	9 061	8 901	9 400	9 435	8 390	4 658	5 408	5 666	5 683	7 052
Yhteensä	14 295	14 084	14 675	14 919	14 183	6 970	7 804	8 333	8 313	9 920
Rautatierakennusosasto	43	43	42	42	27	146	149	131	150	135
Kaikkiaan	14 338	14 127	14 717	14 961	14 210	7 116	7 953	8 464	8 463	10 055

*Palkkaus.* Rautatiehallituksen toukokuun 18 päivänä päivätty kirje sisälsi luettelon valtionrautateiden palvelukseen työsopimuksen perusteella otettujen kuukausipalkkaa nauttivien toimihenkilöiden *palkkausten korottamisesta v. 1945.*

Rautatiehallitus lähetti toukokuun 8 päivänä asianomaisille tiedoksi jäljennöksen valtioneuvoston pöytäkirjan otteesta, joka koskee *insinööreille* vuonna 1945 suoritettavia *palkanlisäjä.*

Rautatiehallitus ilmoitti heinäkuun 27 päivänä asianomaisille tiedoksi, että koska autonkuljettaja on katsottu vuoden 1939 alusta lukien ylimääräiseksi toimenhaltijaksi, saa valtionrautateiden peruspalkkainen viran- tai toimenhaltija lukea *ikälisään* nähden hyväkseen ajan, minkä hän tammikuun 1 päivän 1939 jälkeen on palvellut autonkuljettajana.

Rautatiehallitus lähetti marraskuun 23 päivänä asianomaisille jäljennöksen valtioneuvoston pöytäkirjanotteesta, joka koski *insinööreille* vuonna 1945 suoritettavan *palkanlisän* korottamista.

Talousoaston johtaja ilmoitti helmikuun 2 päivänä päivättyssä kirjeessä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön muuttaneen määräyksiä, jotka koskevat *ylimääräisten toimenhaltijain palkkauksia.*



Rautatiehallituksen kirje maaliskuun 2 päivältä sisälsi valtiovarainministeriön ilmoituksen, että myös *ylimääräisen toimen haltijat* saavat samalla tavoin kuin peruspalkkaiset viran- ja toimenhaltijat lukea *ikäisään* nähden hyväksi sotatilan aikana sotapalveluksessa palvellun ajan.

*Henkilö-  
kunta.*

Rautatiehallitus lähetti elokuun 13 päivänä asianomaisille tiedoksi luettelon, joka koski valtionrautateiden palvelukseen työsopimuksen perusteella otettujen kuukausipalkkaa nauttivien toimihenkilöiden *palkkioiden korottamista*.

Rautatiehallituksen kirje helmikuun 23 päivältä sisälsi määräyksiä, jotka koskevat n. s. *reserviläispalkkauksen maksamista*.

Rautatiehallitus antoi helmikuun 28 päivänä puolustusministeriön kirjelmän N:o Y. 4009/44, 16. 2. 1945 perusteella määräyksiä, jotka koskivat sotavammassairaaloihin siirrettyjen *reserviläisten palkkausta*.

Rautatiehallitus lähetti maaliskuun 16 päivänä asianomaisille tiedoksi jäljennöksen valtiovarainministeriön kirjelmästä, joka koskee *virka- ja vuosien hyväksilukemista sotatilan aikana* sotapalveluksessa olleille.

Rautatiehallituksen lokakuun 11 päivänä päivätty kirjelmä sisälsi puolustusministeriön ilmoituksen, joka koski *vuonna 1925 syntyneitten asevelvollisten palkkausta*.

Työläisiä likimäärin					Yhteensä				
1944	1945	1946	1947	1948	1944	1945	1946	1947	1948
87 11 585	87 14 661	92 14 172	88 13 660	88 13 686	675 32 262	704 35 932	762 36 510	747 36 233	758 37 119
16 3 495 4 804 2 366 904	15 5 603 5 085 3 095 863	16 4 759 5 236 3 201 960	20 4 349 5 200 3 163 928	13 4 833 5 008 2 794 1 038	185 4 583 10 224 2 647 14 623	184 6 661 10 525 3 390 15 172	199 5 843 10 938 3 504 16 026	216 5 414 11 074 3 483 16 046	213 5 962 11 370 3 094 16 480
11 672 587 12 259	14 748 1 719 16 467	14 264 1 640 15 904	13 748 1 638 15 386	13 774 1 231 15 005	32 937 776 33 713	36 636 1 911 38 547	37 272 1 813 39 085	36 980 1 830 38 810	37 877 1 393 39 270

Rautatiehallitus ilmoitti tammikuun 12 päivänä valtioneuvoston päättäneen, että vuonna 1945 suoritettavat *kalliinajanlisät* oli toistaiseksi maksettava samansuuruisina ja samojen perusteiden mukaan kuin v. 1944.

Rautatiehallituksen kirje toukokuun 23 päivältä sisälsi määräyksiä, jotka koskivat *insinööreille* vuonna 1945 suoritettavia *kalliinajanlisiä*.

Toukokuun 23 päivänä rautatiehallitus lähetti asianomaisille kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön vahvistaman luettelon, joka koski tilapäiseen tehtävään, sivutoimeen ja harjoittelua varten valtionrautateiden palvelukseen otettujen henkilöiden *palkkioita ja kalliinajanlisiä* vuonna 1945.

Rautatiehallitus lähetti toukokuun 11 päivänä asianomaisille tiedoksi ja noudatettavaksi jäljennöksen valtiovarainministeriön kirjelmästä N:o 3682, 23. 4. 1945, joka sisälsi *kalliinajan- ja korotetun kalliinpaikanlisän* suorittamista koskevia ohjeita.

Rautatiehallitus lähetti syyskuun 5 päivänä asianomaisille tiedoksi jäljennöksen valtioneuvoston pöytäkirjasta, joka sisälsi valtionrautateiden *veturinkuljettajille ja lämmittäjille* 1. 6. 1945 lukien maksettavia *kalliinajanlisiä* koskevan valtioneuvoston päätöksen.



Henkii-  
kunta.

Rautatiehallituksen kirje kesäkuun 16 päivältä sisälsi määräyksiä *palkkauksesta sairaudesta aiheutuneen* virantoimituksen keskeytyksen aikana.

Talousosaston johtaja ilmoitti helmikuun 9 päivänä valtiovarainministeriön määränneen ne edut, jotka kuuluvat *lakkautuspalkkaan*.

*Virantoimitusrahat*. Rautatiehallitus antoi helmikuun 16 päivänä määräyksiä, jotka koskivat junahenkilökunnan *virantoimitusrahojen* maksamista vuonna 1945.

Rautatiehallituksen kirje tammikuun 26 päivältä koski *virantoimitusrahasäännön soveltamista*.

Rautatiehallituksen kirje huhtikuun 13 päivältä sisälsi määräyksiä, jotka koskivat junahenkilökunnalle maksettavia virantoimitusrahoja *junan myöstyessä*.

*Matkakustannusten korvaukset*. Rautatiehallitus ilmoitti kesäkuun 29 päivänä asianomaisten tiedoksi valtiovarainministeriön päätöksen, joka koski *pohjois-Suomesta evakuoitujen viran- tai toimenhaltijain* päivä- ja vuokrahan maksamista.

Talousosaston johtajan kirje kesäkuun 22 päivältä sisälsi ohjeita *veronennakon pidättämisestä* erinäisistä *matkakustannusten* korvauksista ja päivärahoista.

Rautatiehallitus ilmoitti asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päätöksen, joka koskee *valvontakomission jäsenten saattajaksi* ja tulkiksi määrätyn viran- tai toimenhaltijan *päivärahaa*.

Rautatiehallitus antoi toukokuun 11 päivänä määräyksiä, jotka koskivat *venäläisten kauttakulkujunien* konduktöörin *matkakorvausta*.

Talousosaston johtajan toukokuun 3 päivänä päivätty kirje sisälsi jäljennöksen valtiovarainministeriön kirjelmästä N:o 3472, 16. 4. 1945, joka koskee *Sosialististen Neuvostotasavaltain Liiton alueella* tehdyistä virkamatkoista suoritettavaa *päivärahaa*.

Rautatiehallituksen kirje huhtikuun 13 päivältä sisälsi määräyksiä *autonkuljettajien päivä- ja yörahoista*.

Rautatiehallitus ilmoitti maaliskuun 2 päivänä asianomaisten tiedoksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön vahvistamat uudet määräykset, jotka koskivat *vuosimatkarahoj*a.

Rautatiehallitus lähetti syyskuun 28 päivänä asianomaisille tiedoksi luettelon kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön vahvistamista *uusista vuosimatkarahoista*, jotka tulivat voimaan syyskuun 1 päivästä lukien.

Rautatiehallitus antoi syyskuun 21 päivänä tarkempia määräyksiä *venäläisissä kauttakulkujunissa* saattajina toimiville konduktööreille ja veturimiehille suoritettavasta *matkakorvauksesta*.

*Virkaloma*. Rautatiehallituksen kirje maaliskuun 16 päivältä sisälsi määräyksiä, jotka koskevat sitä aikaa, joka saadaan lukea hyväksi *virkalomaa* määrättäessä.

Rautatiehallitus ilmoitti elokuun 17 päivänä asianomaisten tiedoksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjeen, joka koski valtionrautateiden *työntekijäin vuosilomaa*.

Rautatiehallituksen elokuun 3 päivänä päivätyn kirjeen mukaan valtioneuvosto oli päättänyt, että reserviläisenä tai nostomiehenä sodan aikana palvellut työntekijä, joka välittömästi ennen sotapalvelukseen astumistaan on ollut valtion vakinaisessa työssä, on oikeutettu *vuosiloman* pituutta ja *perhelisän* saantia määrättäessä lukemaan hyväkseen myös reserviläisenä ja nostomiehenä palvelemaisensa ajan, mutta ei asevelvollisuusajaksi.

*Eläkkeet*. Rautatiehallituksen kirje huhtikuun 20 päivältä sisälsi määräyksiä, jotka koskivat *eläkkeisiin* maksettavia *kalliinajanlisiä*.



*Verot.* Rautatiehallitus lähetti toukokuun 11 päivänä asianomaisille jäljennöksen valtiovarainministeriön kirjelmästä N:o 3752, 24. 4. 1945, joka sisälsi *tulo- ja omaisuusveron ennakkopidätystä* koskevia ohjeita.

*Henkilö-  
kunta.*

*Asunnot, majoitus y. m.* Rautatiehallitus ilmoitti maaliskuun 7 päivänä päivätyssä kirjeessä, että sosiaaliministeriö oli kehoittanut huoneenvuorkalautakuntia *avustamaan siirtoväkeen kuuluvia rautatieläisiä* heidän pyrkiessään parantamaan toimeentuloaan ja hankkiessaan itselleen *asuntoja*.

Rautatiehallitus ilmoitti syyskuun 21 päivänä harkinneensa kohtuulliseksi, että *majoituskorvaus asuntovuunnuissa* peritään vain viran- tai toimenhaltijalta eikä hänen perheenjäseniltään.

Rautatiehallitus ilmoitti elokuun 24 päivänä, että *virkamieshuoneessa* ja valtionrautateiden *laivoissa* yöpyviltä peritään lokakuun 1 päivästä 1945 lukien *yöpymismaksua* 30 markkaa vuorokaudessa muilta paitsi vuosimatkarahoihin oikeutetuilta, jotka suorittavat 15 markkaa.

Rautatiehallitus antoi lokakuun 19 päivänä tarkempia määräyksiä majoituskorvauksen perimisestä valtionrautateiden *lepohuoneisiin* tai *asuntovuunuihin* majoitetuilta määräten sanotun korvauksen olosuhteista riippuen enintään 30:ksi ja vähintään 5:ksi markaksi vuorokaudelta.

Taloussaston johtajan kirje tammikuun 25 päivältä koski *virka-aikalippujen* antamista virantoimituspaikan ja asuntopaikan välisiä matkoja varten.

Taloussaston johtaja antoi helmikuun 10 päivänä määräyksiä, jotka koskivat *virassa tai toimessa alennetun palkkaa*.

Rautatiehallituksen kirje tammikuun 18 päivältä sisälsi valtioneuvoston päätöksen, joka koski *suunnitelmallisuuden ja säästävyyden* noudattamista valtion taloudessa.

Rautatiehallitus ilmoitti tammikuun 19 päivänä, minkälaiset huoneet on luettava erillisiksi huoneyksiköiksi valtionrautateiden *asunnoista perittävää vastiketta* määrättäessä.

Rautatiehallituksen helmikuun 23 päivänä päivätty kirje sisälsi jäljennökset sosiaaliministeriön kirjelmästä, joka koski *ylityökorvauksen* laskemista *urakatöissä*.

Lokakuun 5 päivänä rautatiehallitus antoi määräyksiä, jotka koskivat *sairas- ja virkalomasijaisten palkkausten momentoimista*.

Rautatiehallitus ilmoitti joulukuun 21 päivänä asianomaisten tiedoksi, että milloin voimassaolevien määräysten mukaan *perhelisää* maksetaan valtion virassa tai toimessa tai työssä olevalle *aviovaimolle*, tileihin on liitettävä luotettava selvitys siitä, että asianomaisen mies ei saa perhelisää valtiolta.

Lokakuun 26 päivänä rautatiehallitus antoi valtion tapaturmatoimiston kiertokirjeen mukaisesti ohjeita, jotka koskivat *lääkärinlausuntojen* kirjoittamista *pienitapaturmatapauksissa*.

Marraskuun 30 päivänä rautatiehallitus antoi erinäisiä selityksiä, jotka koskivat *työntekijäin opintolomaa*.

*Terveyden- ja sairaanhoito.* Yleinen terveydellinen tila rautatieläisten keskuudessa on sodan aiheuttamista vaikeuksista huolimatta ollut tyydyttävä. Terveydellistä kestävyyttä ovat edelleenkin koetelleet ankarat rasitukset ja yleisesti alentunut elintaso. Angiina, hengityselinten äkillistä katarria, vatsa- ja suolitulehdusta sekä influensaa on esiintynyt varsin lukuisasti. Yleisvaarallisia tartuntatauteja on esiintynyt seuraavasti: lavantautia (1 tapaus), paratyfusta (39), punatautia (1), kurkkumätää (25), kuristustautia (49), tulirokkoa (3) ja lapsihalvausta (1). Helsingissä puhjenneen paratyfusepidemian johdosta toimitettiin vapaaehtoisia suojarokotusta Helsingin rautatiesairaalassa. Rautatielääkärien vuosineljännesilmoituksista käy lisäksi selville, että rautatieläisten joukossa on ollut 257 syyhytapausta ja 1 184 erilaista ihottuma-



Henkilö-  
kunta.

tapausta. Viran- ja toimenhaltijain keskuudessa on sattunut 141 kuoleman-tapausta (edellisenä vuonna 196). Kuolemansyiksi on ilmoitettu m. m. sydämen lihaksen tauti (33 tapausta), keuhkotuberkuloosi (14), aivoverenvuoto (6) ja tapaturma (25).

Kertomusvuoden aikana annettiin eräitä lakeja, asetuksia ja määräyksiä, jotka sisältyvät rautatiehallituksen mainitun vuoden kiertokirjeisiin. Niistä mainittakoon:

Kiertokirje, joka sisältää asetuksen valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun asetuksen 12 ja 20 §:n muuttamisesta, annettu huhti-kuun 27 päivänä.

Kiertokirje, joka sisältää asetuksen valtion viran- tai toimenhaltijain palkkauksesta annetun asetuksen 1 §:n muuttamisesta, annettu kesäkuun 15 päivänä.

Kiertokirje, joka koskee valtionrautateiden työntekijäin vuosilomaa, an- nettu heinäkuun 20 päivänä.

Kiertokirje, joka sisältää lain valtion viran- tai toimenhaltijain palkkauk- sesta annetun lain muuttamisesta, annettu lokakuun 19 päivänä.

Kiertokirje, joka sisältää valtioneuvoston päätöksen valtion viran- tai toimenhaltijain virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista annetun valtio- neuvoston päätöksen muuttamisesta, annettu lokakuun 19 päivänä.

Kiertokirje, joka sisältää määräykset virantoimituksesta tai työskentelystä asemapaikan ulkopuolella maksettavasta korvauksesta, annettu joulukuun 31 päivänä.

## V. 1946.

Työsopimussuhteessa olevien työntekijöiden irtisanomisajasta on rautatie- hallitus, yhdenmukaisen menettelyn aikaansaamiseksi, antanut kirjelmällään Hlo n:o 1971, 21. 12. 1945 tarkemmat määräykset.

Rautatiehallitus ilmoitti heinäkuun 24 päivänä 1946 päivätyssä kirjeessään To n:o H. 1385 valtioneuvoston saman kuun 16 päivänä tekemästä päätök- sestä, jolla määrättiin lukien 1. 1. 1946 suoritettavaksi kalliinajanlisää valtion perus- ja sopimuspalkkaisen viran tai toimen sekä valtion ylimääräisen toimen haltijoille kuin myös muille toimihenkilöille.

Kirjelmällään tammikuun 25 päivältä ja helmikuun 15 päivältä 1946 rauta- tiehallitus ilmoitti valtioneuvoston 17. 1. 1946 määränneen Teknillisen Korkea- koulun tai muun vastaavan teknillisen korkeakoulun loppututkinnon suoritta- neelle insinöörille suoritettavaksi vuoden 1946 aikana erikoispalkanlisää perus- palkan tai vuosipalkkion perusteella.

Palkkauksen maksamisesta kuukautta lyhyemmältä ajalta rautatiehallitus määräsi kirjelmällään To n:o H. 241, 1. 2. 1946 mainitusta päivästä alkaen noudatettavaksi, että milloin valtionrautateiden virasta, toimesta tai työstä, josta palkkaus maksetaan kuukausittain, on suoritettava palkkausta vain osalta kuukautta, on tämä aika siihen sisältyvine viikkolepopäivineen, lasket- tava päivissä ja on vastaavan palkkauksen suuruus määrättävä täten saatujen todellisten päivien ja päiväpalkkauksen tai -palkkion, joka on 1/365 vuosi- palkkauksesta tai -palkkiosta, perusteella. Milloin palkkaus taas maksetaan samansuuruisena täydeltä kuukaudelta, joko yhdessä tai useammassa erässä, palkkauksen yhteismäärä ei saa nousta suuremmaksi eikä jäädä pienemmäksi kuin asianomaisesta virasta, toimesta tai työstä tuleva kuukausipalkkaus tai -palkkio, joka on  $\frac{1}{12}$  vuosipalkkauksesta tai -palkkiosta, vaan on tarpeellinen tasoitus tässä suhteessa tehtävä viimeisen palkkaus- tai palkkioerän suuruutta määrättäessä.



Palkan maksamisesta työntekijälle sairauden aikana on rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 699, 5. 7. 1946 huomauttanut, että maksettaessa palkkaa työntekijälle työsopimuslain 20 §:n nojalla sairauden tai tapaturman vuoksi sattuneen esteen ajalta, joka on yhtä pitkä kuin työsuhteessa noudatettava irtisanomisaika, kuitenkin enintään neljätoista päivää, on otettava huomioon vain tähän aikaan sisältyvät todelliset työpäivät, t. s. työntekijä saa poissaolostaan huolimatta sen palkan, jonka hän työtä tehdessään olisi tänä aikana ansainnut.

Henkilö-  
kunta.

Kuntien kalleusryhmytyksestä sosiaaliministeriön päätöksen mukaan 17. 12. 1945 lukien 1. 1. 1946 rautatiehallitus antoi tiedon kirjelmällään To n:o 197, 25. 1. 1946.

Loma-ajan palkan suorittamisesta työntekijöille on rautatiehallituksen talousosaston johtaja kirjelmällään n:o 1981, 4. 9. 1946 huomauttanut, että työntekijän vuosilomalain 7 §:n 5 kohdan mukaan loma-ajan palkka on suoritettava ennen loman alkamista.

Linjahallinnossa palvelevien junaliikenteen hoidosta vastuussa olevien kalliinajanlisät. Valtioneuvosto on päätöksellään 17. 1. 1946 oikeuttanut lukien 1. 1. 1946 suorittamaan kalliinajanlisää erinäisille linjahallinnossa palveleville viran tai toimen tahi ylimääräisen toimen haltijoille, jotka ovat vastuussa junaliikenteen hoidosta. Rautatiehallituksen kirjelmä To n:o H. 87, 25. 1. 1946.

Avustuksen maksaminen työntekijälle sairauden aikana. Sen johdosta, että talousosaston johtajan kirjelmässä n:o To 1611/4 408, 18. 12. 1945 annettua ohjetta on noudatettu kirjelmän antopäivästä lukien, huomautetaan kirjelmällä n:o To 342, 4. 2. 1946, että työntekijälle, jonka työsuhteessa tehtyjen työehtosopimusten mukaan noudatetaan irtisanomisaikaa, suoritetaan sairauden ajalta palkkaa siten, kuin 1 päivänä kesäkuuta 1922 annetun työsopimuslain 20 §:ssä on määrätty, siitä ajankohdasta lukien, jolloin kulloinkin kysymyksessäoleva työehtosopimus on tullut voimaan.

Kalliipaikanlisien ja asuntoetujen vastikkeiden määrääminen. Valtiovarainministeriö kumosi päätöksellään 9. 1. 1946 lukien 1. 1. 1946 14. 4. 1945 valtion viran tai toimen haltijain kalliipaikanlisien ja asuntoetujen vastikkeiden määräämisestä annetun aikaisemman päätöksensä, joka annettiin tiedoksi rautatiehallituksen kiertokirjeellä n:o 6/H. 844, 27. 4. 1945 sekä antanut uudet määräykset edellämainitusta päivästä lukien, mitkä määräykset sisältyvät rautatiehallituksen kirjelmään To n:o 197, 25. 1. 1946.

Virka- ja vuosilomasta tiedotti rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 1050, 4. 1. 1946 valtiovarainministeriön kirjelmällään n:o 10969, 14. 12. 1945 ilmoittaneen, että valtion peruspalkkainen viran tai toimen haltija ja ylimääräinen toimen haltija, joka on pantu viralta tai erotettu virastaan tai toimestaan ja joka on uudelleen otettu valtion palvelukseen, on oikeutettu lukemaan ennen viraltapanoa tai erottamista palvelemaisensa ajan kokonaisuudessaan hyväksi virka- tai vuosilomaansa nähden.

Junahenkilökunnan virantoimitusrahassäännön ja sen soveltamismääräykset valtioneuvosto vahvisti 23. 5. 1946 lukien 1. 1. 1946. Nämä määräykset kumosivat rautatiehallituksen 16. 6. 1944 antamat valtionrautateiden junahenkilökunnan virantoimitusrahassäännön soveltamismääräykset. Rautatiehallituksen kirjelmä To n:o H. 81, 2. 7. 1946.

Rautatiehallitus on kirjelmällään n:o To H. 244, 7. 9. 1946 antanut selvittäviä määräyksiä korvauksen maksamisesta junahenkilökunnalle virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella.

Virantoimitusrahojen maksamisesta oppikursseillaolo- ja virkavapausajalta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään n:o To H. 1316, 5. 7. 1946, että virantoimitusrahassäännön 10 §:ssä mainittu vähimmäismäärä voidaan suorittaa veturimiehille vain virkaloman sekä sairaudesta tai tapaturmasta aiheutu-



Henkilö-  
kunta.

neen virkavapauden ajalta, mutta ei oppikursseilla tai muulla palkallisella opintolomalla oloajalta eikä muultakaan virkavapausajalta.

Junamiehistön virantoimitusmatkojen valmistus- ja lopettamisajoista on liikenneosaston johtaja kirjelmässään n:o 331, 29. 6. 1946 antanut selventäviä määräyksiä.

Junahenkilökunnan virantoimitusrahojen väliaikaisesta maksamisesta vuonna 1946 rautatiehallitus antoi lähempiä määräyksiä kirjelmällään To n:o H. 217, 1. 2. 1946.

Virkapukuavustuksen maksamisesta palkallisella opintolomalla olevalle rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 1851, 11. 10. 1946 määräsi, että mainittua avustusta ei ole maksettava palkallisen opintoloman ajalta, vaan on se sanotulta ajalta kokonaan luovutettava viransijaiselle.

Virantoimituksesta tai työskentelystä asemapaikan ulkopuolella maksettavasta korvauksesta, jotka sisältyvät rautatiehallituksen kiertokirjeeseen n:o 22/H. 1939, 31. 12. 1945, on rautatiehallitus kirjelmässään To n:o H. 244, 18. 7. 1946 antanut täydentäviä lisämääräyksiä ja -ohjeita.

Tasokoroituksen soveltamisesta valtionrautateiden työntekijäin palkkoihin, joka 5 %:n korotus mainitaan palkkasäännöstelypäätöksen 4 §:n 4 momentissa, on rautatiehallitus kirjelmällään Rro n:o 127, 5. 7. 1946 antanut lähempiä ohjeita.

N. s. pientapaturmia koskevan korvauksen ylärajan valtioneuvosto vahvisti päätöksellään 9. 5. 1946 tuhanneksi markaksi, josta talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o To 1241, 17. 5. 1946.

Työntekijän sairaslomaoikeus ja työsuhteen katkaiseminen. Rautatiehallitus on antanut tarkempia määräyksiä voimassaolevan työsopimuslain 31 §:n tulkinnasta kirjelmällään To n:o H. 699, 29. 3. 1946.

Palkan maksamisesta työntekijälle sairauden aikana talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o To 1611, 29. 3. 1946 sosiaaliministeriön antamista ohjeista työsopimuslain 20 §:n soveltamisesta.

8 tunnin työaikalain alaisten viran tai toimen haltijain työajasta neljää viikkoa lyhyempänä työ kautena on rautatiehallitus antanut kirjelmällään To H. 381, 11. 2. 1946 tarkempia ohjeita.

Veroennakon pidättämisestä työntekijälle sairaus- ja vuosiloman ajalta maksettavasta palkasta talousosaston johtaja tiedoitti kirjelmällään n:o To 193, 26. 2. 1946.

Valtion työntekijäin perhelisän maksamisesta valtioneuvosto päätti 7. 2. 1946 antaa lähemmät ohjeet valtioneuvoston 28. 12. 1944 antaman päätöksen soveltamisesta lukien 1. 1. 1946, jotka ohjeet rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 203, 15. 2. 1946.

Yksityisoikeudellisissa työsuhteissa valtioon olevien toimihenkilöiden ja työntekijäin matkakustannusten korvauksesta ja päivärahasta antoi rautatiehallitus uudet määräykset kirjelmällään To n:o H. 400, 15. 2. 1946.

Valtioneuvoston 16. 7. 1946 tekemästä päätöksestä valtion viran tai toimen tahi ylimääräisen toimen haltijoille sekä eräille muille toimihenkilöille suoritettavasta kalliinajanlisästä lukien 1. 1. 1946 rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1385, 24. 7. 1946.

Kansaneläkevakuutusmaksun enimmäismäärän valtioneuvosto vahvisti 21. 12. 1945 antamallaan päätöksellä lukien 1. 1. 1946 kolmeksituhanneksi markaksi, josta talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o 465, 1. 3. 1946.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista valtioneuvosto 31. 1. 1946 antoi yksityiskohtaiset määräykset, jotka rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 277, 11. 2. 1946.

Venäläisissä kauttakulkujunissa saattajina toimiville konduktööreille ja veturimiehille suoritettavasta matkakorvauksesta rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 361, 11. 2. 1946 tarkempia määräyksiä.



Valtion töissä noudatettavasta paikkakuntaluokituksesta, joka astui voimaan 1. 4. 1946 sisältyy lähemmät määräykset rautatiehallituksen kirjelmään To n:o H. 736, 7. 6. 1946.

*Henkilö-  
kunta.*

Työntekijäin vuosilomista on rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 956, 7/6. 1946 antanut uusia määräyksiä.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista valtioneuvosto muutti päätöksellään 4. 4. 1946 aikaisemmin 31. 1. 1946 antamansa päätöksen 2 ja 3 kohdan toisin kuuluvaksi ja että päätöstä oli sovellettava lukien 1. 1. 1946, talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o To 965, 10. 4. 1946.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista valtioneuvosto antoi 18. 7. 1946 uudet määräykset, jotka rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 277, 2. 8. 1946.

Yksityisoikeudellisessa työsuhteessa valtioon olevien toimihenkilöiden ja työntekijäin matkakustannusten korvauksesta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö on työehtosopimustoimikunnan esityksestä ja valtioneuvoston raha-asiaivaliokunnan lausunnon mukaisesti vahvistanut mainitussa työsuhteessa valtioon olevien toimihenkilöiden ja työntekijöiden matkakustannusten korvaamisen ja päivärahan maksuperusteet voimaanastuviksi 1. 6. 1946 lukien toistaiseksi. Rautatiehallitus tiedoitti näistä alaisilleen kirjelmällään To n:o H. 400, 7. 6. 1946.

Eläkkeeseen oikeuttavassa valtion työssä oleville työntekijöille annettavasta työkirjasta 14. 1. 1926 annetun valtioneuvoston päätöksen 1 §:n ja 3 §:n 1 momentin muuttamisesta rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 599, 21. 6. 1946.

Työntekijäin vuosilomalaki julkaistiin asetuskokoelmassa 27. 4. 1946 ja saattoi rautatiehallitus mainitun lain alaistensa tiedoksi kirjelmällään To n:o H. 956, 7. 5. 1946.

Avustuksen myöntämisestä rautatieläisille loman viettoa varten Lomaliiton yhdistyksen kanssa tehdyn sopimuksen mukaan yhdistyksen omistamissa lomaviettopaikoissa aikana 12. 6—19. 9. 1946 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 875, 25. 5. 1946.

Työntekijäin tapaturmasairausajan palkkauksesta talousosaston johtaja antoi selventäviä määräyksiä kirjelmällään n:o To 342, 3. 5. 1946.

Tulo- ja omaisuusveron, kunnallisveron sekä kansaneläkevakuutusmaksun ennakoperinnästä julkaistiin asetuskokoelmassa 21. 11. 1946 ennakoperintälaki, laki kansaneläkelain muuttamisesta sekä valtioneuvoston päätös ennakoperintälain täytäntöönpanosta ja soveltamisesta, jotka rautatiehallitus antoi tiedoksi erikoismääräyksineen kirjelmällään To n:o 3 379, 30. 11. 1946.

Virastojen työajasta 29. 12. 1922 annetun asetuksen erinäisten §§:ien muuttamisesta hallinto-osaston johtaja tiedoitti kirjelmällään n:o 21, 11. 6. 1946.

Rautatielääkärin toimittamasta tutkimuksesta maksettavasta korvauksesta rautatiehallitus määräsi kirjelmällään To n:o H. 2044, 8. 11. 1946, että sairaan- ja terveydenhoidon ohjesäännön 9 §:n 2 kohdassa mainitusta todistuksesta on rautatielääkärille tuleva korvaus lukien 1. 12. 1946 korotettu 100 markaksi.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti kirjelmällään n:o 4189, 13. 7. 1946, että valtionrautateiden työntekijäin vuosilomat saadaan vuonna 1946 määrätä voimassaolevasta työntekijäin vuosilomalaista poiketen siten, että vuosiloman pituus lasketaan syyskuun 1 päivään 1946 mennessä palvelun työskentelyajan perusteella, josta rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1348, 13. 7. 1946.

7. 6. 1946 annetun asetuksen valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen 17. 6. 1925 annetun asetuksen 1, 3 ja 5 §:ien muuttamisesta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 599, 21. 6. 1946.



Henkilö-  
kunta.

19. 4. 1929 rautatiehallituksen vahvistaman alokasohjesäännön 36 §:n on rautatiehallitus kirjelmällään Hlo n:o 125, 11. 1. 1946 muuttanut seuraavan sisältöiseksi: Voidakseen tulla nimitetyksi hallinto- tai talousosaston kirjuriin tai kirjanpitäjän virkaan tai hallinto-osaston kanslistin tahi talousosaston tarkkaajan virkaan, on asianomaisen suoritettava näitä osastoja varten määrätty virkatutkinto. Yleisen liikennevirkatutkinnon tai tariffiosaston virkatutkinnon suorittaminen tuottaa saman pätevyyden.

Valtioneuvoston päätöksestä 21. 12. 1945 eräistä perusteista kansaneläkevakuutusmaksun määräämiseksi kansaneläkelain 3 §:n 1 ja 2 momentin nojalla, sellaisina kuin ne ovat 30. 12. 1943 annetussa laissa, jonka mukaan sanotun lain 3 §:n 1 momentissa mainitun vakuutusmaksun enimmäismäärä vahvistettiin kolmeksituhanneksi ja vähimmäismäärä kolmeksisadaksi markaksi sekä saman lain 3 §:n 2 momentissa tarkoitetun samassa taloudessa elävien aviopuolisoiden yhteenlaskettujen vuositulojen määrän neljäksikymmeneksituhanneksi ja sen aviopuolison vuositulon määrän, joka ei ole perheen pääasiallinen huoltaja kahdeksaksituhanneksi markaksi lukien 1. 1. 1946 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o 234, 18. 1. 1946.

Valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen 17. 6. 1925 annettuun asetukseen 16. 4. 1943 annetulla asetuksella lisätyn 6 a §:n muuttamisesta lukien 1. 1. 1946 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 599, 15. 3. 1946.

Työntekijäin perhelisää koskevien virkatodistusten liittamisestä tammi-kuun tilitodisteihin rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 2105, 22. 11. 1946 asianmukaiset ohjeet.

Reservipalveluksen lukemisesta hyväksi virkalomiin nähden rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään Hlo n:o H. 1437, 15. 11. 1946 valtioneuvoston 7. 11. 1946 antamasta päätöksestä.

Yksityisoikeudellisessa työsuhteessa olevien työntekijäin proteesin korjaamiseen menevältä työstä poissaoloajalta maksettavasta palkasta rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 2145, 29. 11. 1946 lähemmät määräykset.

15. 2. 1946 annetusta laista sekä valtioneuvoston päätöksestä työntekijäin tapaturmavakuutuslaissa säädettyjen korvausten korottamisesta lukien 1. 1. 1946 kuin myös valtioneuvoston päätöksestä työntekijäin tapaturmavakuutuslain 1 §:ssä tarkoitetun vuosityöansion määrästä rautatiehallitus tiedoitti V. R:n käskylehdessä n:o 12/1946.

Valtionrautateiden eläkelaitoksen osakkailta kuolinpesän puolesta perittävät eläkemaksut oikeutti valtioneuvosto 21. 3. 1946 tekemällään päätöksellä lukien 1. 4. 1946 kahden vuoden aikana kantamaan sanotut maksut kaksinkertaisina, yli-ikämaksuja kuitenkaan lukuunottamatta, sekä koroittamaan kuolinpesäeläkkeitä vastaavana aikana 65 %:lla eläkkeiden perusmääristä, talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o To 396, 2. 4. 1946.

Veturimestarin viransijaisiksi määrätyille veturinkuljettajille voidaan kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän n:o 4989, 28. 8. 1946 mukaisesti suorittaa veturimestarin palkan lisäksi enintään 1 500 markan suuruinen lisäpalkkio kuukaudta kohden, tiedoitti koneosaston johtaja kirjelmällään n:o Koh 729/2327, 6. 9. 1946.

Järjestelymestarien viransijaisina toimiville ylikonduktööreille ja konduktööreille voidaan kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän n:o 5197, 11. 9. 1946 mukaisesti suorittaa järjestelymestarin palkan lisäksi 1 000 markan lisäpalkkio kuukaudessa, ilmoitti liikenneosaston johtaja kirjelmällään n:o H. 2097, 19. 9. 1946.

Kaikille yli vuoden palvelleille alokkaille on rautatiehallitus kirjelmää n:o H. 67/9411, 30. 8. 1946 seuranneessa luettelossa mainittujen palkkioiden



lisäksi maksettava 8 400 markan suuruinen vuotuinen erikoislisä, ilmoitti talousosaston johtaja kirjelmällään To n:o 218, 2. 10. 1946. Henkilö-  
kunta.

Jaksonhuoltopäällikön pätevyysvaatimuksista rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään Hlo n:o H. 512, 24. 5. 1946.

Automiesten — autonkuljettajain esimiehen, autonasentajain ja 1 ja 2 luokan autonkuljettajan pätevyysvaatimuksista rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Hlo n:o H. 819, 17. 5. 1946.

Valtionrautateiden linjahallinnossa palvelevalle konttoriapulaiselle, joka on suorittanut alustavan liikennevirkatutkinnon, voidaan maksaa lukien 1. 1. 1946 valtioneuvoston päätöksessä 16. 7. 1946 mainittua kalliinajanlisää, ilmoitti liikenneosaston johtaja kirjelmällään Lko n:o H. 1 425, 9/8. 1946.

Linjahallinnossa palveleville ei voida suorittaa valtioneuvoston päätöksessä 16. 7. 1946 edellytettyä kalliinajanlisää siltä ajalta, jolloin asianomainen on oppikursseilla tai muutoin palkallisella opintolomalla, tiedoitti rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 1603, 30. 8. 1946.

## V. 1947.

Valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta 22. 11. 1942 annetun lain erinäisten pykälien muuttamisesta lukien 1. 1. 1947, asetus valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun asetuksen muuttamisesta ja valtioneuvoston päätös valtion viran tai toimen tahi ylimääräisen toimen haltijoille sekä eräille muille toimihenkilöille suoritettavasta kalliinajan lisästä annetun valtioneuvoston päätöksen kumoamisesta julkaistiin V. R. käskylehdessä n:o 22/1947.

Sairasavustusten myöntämisestä ylimääräisille virkailijoille, jotka ovat menettäneet palkkaetunsa sairasloman ajalta, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Lko n:o 3486/14 685, 13. 12. 1946, että mainitun sairausavustuksen myöntää lukien 1. 1. 1947 liikenneosaston linjahallinnossa liikennejakson päällikkö.

Asetuskokoelmassa julkaistu, 2. 8. 1946 annettu työaikalaki, joka tuli voimaan 1. 1. 1947 ja 30. 12. 1946 annettu valtioneuvoston päätös työaikalain voimaantulon lykkäämisestä eräillä aloilla sisältyvät V. R. käskylehteen n:o 2/1947.

Eräille valtionrautateiden linjahallinnossa palveleville viran tai toimen tahi ylimääräisen toimen haltijoille sekä muille toimihenkilöille lukien 1. 1. 1946 suoritettavasta kalliinajanlisästä 16. 7. 1946 annettua valtioneuvoston päätöstä on valtioneuvosto 19. 12. 1946 muuttanut siten, että valtionrautateiden linjahallinnon liikenneosastossa palveleville alokkaille 30. 11. 1946 jälkeen kuluvalta ajalta palkkausta suoritettaessa, luetaan erikoislisän saantiin nähden hyväksi myös se aika, minkä asianomainen on ollut valtionrautateiden palveluksessa liikennetyöläisenä, josta talousosaston johtaja tiedoitti kirjelmällään n:o Toj 14, 4. 1. 1947.

Veroennakon pidättäminen virantoimitusrahoista. Talousosaston johtaja on kirjelmällään n:o To 1718, 17. 1. 1947 ilmoittanut valtiovarainministeriön päätöksestä, ettei veroennakon pidätystä ole toimitettava asemapaikan ulkopuolella suoritettua työn perusteella maksettavista tunti- ja yörahoista, mutta että kaikki muut virantoimitusrahat samaten kuin myös tunti- ja yörahat, jos ne maksetaan asemapaikalla suoritettua työstä, on katsottava kokonaisuudessaan veronalaiseksi tuloksi, josta veron pidätys on toimitettava.

Valtioneuvoston päätös 30. 12. 1946 työpalkkojen säännöstelystä, jolla kumottiin työpalkkojen säännöstelystä 19. 6. 1945 ja sen muuttamisesta 16. 5. 1946 annetut valtioneuvoston päätökset tiedoitettiin rautatiehallituksen kirjelmällä n:o To 191, 24. 1. 1947.



*Henkiö.  
kunta.*

Valtion asunnon luovuttamisesta palveluksesta erotessa rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 133, 17. 1. 1947 erinäisiä määräyksiä.

Korvauksen maksamisesta junahenkilökunnalle virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella antoi rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 244, 31. 1. 1947 lisäselvityksiä mainitun korvauksen maksamisesta.

Avustuksen maksaminen työntekijälle sairauden aikana lukien 1. 2. 1947 vahvistettiin 80 markaksi päivältä valtion siviilisairaaloiden alimmassa eli kolmannessa maksuluokassa, ilmoitti talousosaston johtaja kirjelmällään n:o To 282/398, 31. 1. 1947.

V. R:n Hankasalmen sahan ylimääräisen konttoripäällikön pätevyysvaatimuksista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään Hlo n:o H. 357, 7. 2. 1947.

Junahenkilökunnan virantoimitusrahojen maksamisesta junien myöhästyessä antoi rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 403, 14. 2. 1947 tarkempia ohjeita.

Työntekijäin 27. 4. 1946 annetun vuosilomalain 17 ja 22 §:ien muuttamisesta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään n:o To H. 467, 20. 2. 1947.

Valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen annetun asetuksen muuttamisesta, koskien 6 a §:n mukaan laskettavien eläkkeiden suuruutta vuoden 1947 aikana, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 468, 20. 2. 1947.

Sosiaaliministeriön päätöksestä työpalkkojen säännöstelyssä käytettävästä paikkakuntaluokittelusta lukien 1. 2. 1947 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o 552, 7. 3. 1947.

Virantoimitusrahasäännön 1 §:n 2 kohdan tulkinnasta on rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 625, 21. 3. 1947 antanut tarkempia määräyksiä.

Omaa virkaansa tai tointansa tahi ylimääräistä tointansa ylempää virkaa tai tointa tahi ylimääräistä tointa hoitavan palkkauksen maksamisesta hänen oman virka- tai sairauslomansa aikana on rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 603, 21. 3. 1947 antanut tiedoksi valtioneuvoston omaksuman kannan asiassa.

Työaikalain soveltamisesta julkisten yhteisöjen viran tai toimen haltijoihin 30. 12. 1946 annetusta asetuksesta ja valtioneuvoston 28. 3. 1947 antamasta päätöksestä työaikalain voimaantulon lykkäämisestä eräissä laitoksissa tiedoitettiin V. R:n käskylehdessä n:o 18/1947.

Ennakkoperintälain 11 §:n väliaikaisesta muuttamisesta ja valtiovarainministeriön päätöksestä ennakkoperintälain 11 §:ssä tarkoitetuista pidätystaulukoista, koskien taulukkojen mukaisten pidätysmäärien alentamista 15 %:lla lukien 1. 4. 1947, tiedoitettiin V. R:n käskylehdessä n:o 18/1947.

Liikenneoppilaiden ja alokkaiden palkkauksen järjestämiseksi yhdenmukaiseksi liikenneosaston johtaja antoi kirjelmällään n:o H. 418, 19. 4. 1947 tarkemmat määräykset 1. 5. 1947 lukien.

Avustuksien myöntämisestä rautatieläisille loman viettoa varten Lomaliitto-nimisen yhdistyksen omistamissa lomanviettopaikoissa aikana 29. 5—17. 9. 1947 rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 543, 9. 5. ja 23. 5. 1947.

Veroennakonpidätyksestä viran tai toimen haltijoille takautuvasti maksettavasta palkkauksesta ilmoitti talousosaston johtaja kirjelmällään n:o 1005, 8. 5. 1947 valtiovarainministeriön tulkinnan asiasta.

Työntekijäin perhelisän maksamisessa on kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmoituksen mukaan noudatettava samoja periaatteita kuin sanottuja lisiä valtion viran tai toimen haltijoille maksettaessa, talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o 1014, 9. 5. 1947.

Valtion ylimääräisistä toimista 19. 1. 1943 annetun asetuksen muuttamisesta lukien 1. 1. 1947 julkaistiin V. R. käskylehdessä n:o 26/1947.



Työajasta valtion virastoissa sekä valtion viran ja toimen haltijain vuosilomista 9. 5. 1947 annettu asetus tiedoitettiin rautatiehallituksen kirjelmällä n:o To H. 1067, 23. 5. 1947.

*Henkilö-  
kunta.*

Sunnuntaityökorotuksesta sisäasiainministeriö antoi päätöksen 12. 5. 1947, jonka mukaan tuntipalkkaa nauttiville työsopimussuhteessa oleville henkilöille on suoritettava työaikalain 18 §:n mukaista korotusta lukien 1. 1. 1947 tehdystä sunnuntaityöstä, joka ei ole yli- tai hätätyötä. Rautatiehallitus tiedotti tästä kirjelmällään Hlo n:o H. 433, 19. 5. 1947.

2. 8. 1946 annetun työaikalain 18 §:n 2 momentin määräysten tulkinnasta sunnuntaityöstä maksettavasta palkasta rautatiehallitus antoi selventäviä ohjeita V. R. käskylehdessä n:o 27/1947.

Viran tai toimen haltijain sekä valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen annettujen lakien ja asetusten muuttamisesta lukien 16. 5. 1947 rautatiehallitus tiedotti V. R. käskylehdessä n:o 27/1947. Samassa käskylehdessä on myöskin julkaistu laki ja asetus eräiden valtion varoista eläkettä saavien henkilöiden eläke-eduista, joka laki ja asetus astui voimaan 1. 1. 1947.

Takautuvasti suoritettavan palkkauksen maksamisesta ylimääräisen ja tilapäisen toimen haltijoille valtioneuvosto muutti 22. 5. 1947 28. 4. 1947 antamaansa päätöstä, joka koski takautuvasti suoritettavaa palkkauksen korotusta. Päätöksestä talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o To 791, 27. 5. 1947.

Valtioneuvoston kanslian päätöksestä työajasta valtion virastoissa sekä valtion viran ja toimen haltijain vuosilomista 9. 5. 1947 annetun asetuksen soveltamisesta talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o To 1133, 7. 6. 1947.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista ilmoitti talousosaston johtaja kirjelmällään n:o 1212, 3. 6. 1947, valtioneuvoston päätöksestä 22. 5. 1947.

Valtioneuvoston päätöksestä 22. 5. 1947 virkamatkojen matkustusluokista ja päivärahasta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään n:o H. 1125, 6. 6. 1947.

Autonasentajaoppilaiden palkkauksen järjestelystä lukien 1. 6. 1947 liikenneosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o H. 844, 6. 6. 1947.

Veronpidätysten toimittamisesta virkaan ja toimeen liittyvistä lisäpalkkioista sekä sivutoimista ja tilapäisistä töistä maksettavista palkkioista rautatiehallitus antoi yhdenmukaisen menettelyn aikaansaamiseksi kirjelmällään n:o H. 1174, 13. 6. 1947 selventäviä määräyksiä.

Yksityisoikeudellisessa työsopimussuhteessa olevien työntekijäin lukien 16. 5. 1947 maksettavasta palkanlisästä annetuista valtioneuvoston ohjeista talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o 157, 14. 6. 1947.

Työntekijäin vuosilomasta ilmenneiden erilaisten tulkintain johdosta talousosaston johtaja antoi kirjelmällään n:o 407, 14. 6. 1947 tarkempia ohjeita.

Vuosilomalain mukaisen loma-ajan palkan suorittamisesta huomautti talousosaston johtaja kirjelmällään n:o To 1251, 7. 6. 1947, että työntekijäin sanotun lain mukainen loma-ajan palkka on suoritettava valittömästi ennen loman alkamista, eikä missään tapauksessa aikaisemmin kuin viimeistään säännöllisessä palkanmaksutilaisuudessa ennen lomaa.

Työntekijäin matkakustannusten korvaamisesta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön työvoima-asiain osaston kiertokirjeessään n:o 30, 29. 5. 1946 antamia määräyksiä on sovellettava myös tilapäistehtäviä varten tehtyihin työmatkoihin, talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o 891, 19. 6. 1947.

Valtion työntekijäin perhelisistä 7. 2. 1946 annettua valtioneuvoston päätöstä ilmoitti valtioneuvosto muuttaneensa siten, että sanotun päätöksen 2 kohdassa mainitun perhelisän suuruus lukien 1. 1. 1947 korotetaan 200 markasta 500 markkaan kuukaudessa. Rautatiehallitus tiedotti asiasta kirjelmällään To n:o 958, 27. 6. 1947.



Henkilö-  
kunta.

Tilapäiseen tehtävään tai harjoittelua varten valtionrautateiden palvelukseen otettujen henkilöiden vuosilomista antoi rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 1067, 4. 7. 1947 tarkempia määräyksiä.

Valtiovarainministeriön päätöksestä palkan laskemisperusteista ennakkoperintälain 4 §:n 3 momentissa mainituissa tapauksissa sekä saman ministeriön päätöksestä ennakkoperintälaissa säädetyssä palkanpidätyksessä noudatettava luontoisetujen raha-arvosta rautatiehallitus ilmoitti V. R. käskylehdessä n:o 35/1947.

Yksityisoikeudellisessa työsuhteessa valtioon olevien työntekijäin ja toimihenkilöiden matkakustannusten korvaamisesta ja päivärahan maksuperusteista, jotka sisältyvät kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön työvoima-asiainosaston kiertokirjeeseen n:o 30, 29. 5. 1946, annettujen määräysten muuttamisesta talousosaston johtaja tiedoitti kirjelmällään n:o To 1558, 26. 7. 1947.

Junahenkilökunnan virantoimitusrahassäännön ja sen soveltamismääräysten muuttamisesta lukien 1. 8. 1947 valtioneuvoston 24. 7. 1947 tekemästä päätöksestä ilmoitti rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 744, 1. 8. 1947.

Valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta 19. 1. 1943 annetun asetuksen 6 §:ssä mainittujen, ikälisää koskevien säännösten muuttamisesta lukien 1. 1. 1947 rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1543, 29. 8. 1947.

Työehtosopimuksen 13 §:n edellyttämistä suoja- ja sadevaatteista rautatiehallitus antoi kirjelmällään n:o H. 803/8737, 22. 8. 1947 tarkempia määräyksiä.

Ikälisää koskevien säännösten soveltamisesta valtiovarainministeriö antoi kirjelmällään n:o 5007, 2. 9. 1947 tarkempia määräyksiä, joista määräyksistä rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1385, 19. 9. 1947.

Työntekijöille maksettavaa korvausta työskentelystä asemapaikan ulkopuolella valtioneuvosto päätti muuttaa siten, että liikennetyöntekijöille samoin kuin muillekin työsopimussuhteessa valtionrautateihin oleville työntekijöille lukien 1. 10. 1947 maksetaan korvausta samojen perusteiden mukaan kuin muillekin työsopimussuhteessa oleville valtionrautateiden työntekijöille, josta valtioneuvoston päätöksestä rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 210, 3. 10. 1947.

Valtion työssä olevien työntekijäin terveyden- ja sairaanhoidon ohjesäännön soveltamisesta valtion töiden huoltotoimikunta lähetti rautatiehallitukselle tiedoksi otteet kokoustensa n:o 14, 18. 6. 1947 ja n:o 17, 4. 9. 1947 pöytäkirjoista, joista ilmenee huoltotoimikunnan omaksuma kanta edellämainitun ohjesäännön eräiden kohtien tulkinnasta, rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1739, 3. 10. 1947.

Työntekijäin palkan laskemisesta vuosi- ja sairasloman ajalta sunnuntai-työkorotuksen ja vuorotyölisän osalta sosiaaliministeriö on kirjelmällään n:o 1885/940, 7. 10. 1947 antanut tarkemmat ohjeet, joista rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 603, 24. 10. 1947.

Viransijaisten vuosilomista erinäisissä tapauksissa valtioneuvoston kanslia rautatiehallituksen tiedustelun johdosta on kirjelmällään n:o 774, 8. 10. 1947 antanut tarkempia määräyksiä, joista rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1067, 24. 10. 1947.

Palkkauksen tarkistamismahdollisuuden varaamisesta viran tai toimen tahi ylimääräisen toimen haltijoille rautatiehallitus antoi kirjelmällään n:o H. 1897, 31. 10. 1947 tarvittavat ohjeet.

Työvoimatilaston laatimisesta vuoden 1948 alusta rautatiehallitus antoi kirjelmällään n:o H. 1866, 27. 10. 1947 asianmukaiset ohjeet.

Valtioneuvoston 3. 10. 1947 antamasta päätöksestä työpalkkojen säännöstelystä lukien 1. 10. 1947 tarvittavine lisämääräyksineen rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1920, 7. 11. 1947.



Sunnuntaityökorvauksen maksamisesta antoi valtioneuvosto 13/11. 1947 tekemällään päätöksellä tarkemmat ohjeet, jotka rautatiehallitus omine lisäohjeineen tiedotti kirjelmällään Hlo n:o H. 1617, 15. 11. 1947. Henkilö-  
kunta.

Valtionrautateiden ylimääräisten ja tilapäisten talonmiesten uudet vuosi-palkkiot ja palkkiot valtiovarainministeriö vahvisti lukien 1.1.1947, josta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 455, 21. 11. 1947.

Ikälisään oikeuttavasta valtion palveluksesta erinäisissä toimissa kuten päätoimisena virkamiesharjoittelijana, liikenne- ja konttorioppilaana, alokaana, tilapäisenä toimen haltijana j. n. e., antoi valtiovarainministeriö tarvittavia ohjeita kirjelmillään n:t 4974, 2. 9. 1947 ja 6143, 6. 11. 1947, joista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 1385, 21. 11. 1947.

Palkanmaksussa työstä eroaville työntekijöille noudatettavasta menettelystä rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 2013, 21. 11. 1947 lähempiä määräyksiä.

Raskaan työn lisän suorittamisesta naispuolisille liikennetyöntekijöille 3. palkkaryhmässä on talousosaston johtaja kirjelmällään n:o To 2291/4078, 21. 11. 1947 antanut asianomaiset määräykset.

Valtion työssä olevien työntekijäin terveyden- ja sairaanhoidon ohjesäännön 8 §:n säännösten soveltamisesta sairausajan palkan laskemiseen nähden on rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 1739, 5. 12. 1947 antanut tarkempia ohjeita.

Perhelisän maksamisesta valtion työntekijöille valtioneuvoston 8. 11. 1947 vahvistamien yleisten määräysten mukaisesti rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 958, 12. 12. 1947.

Valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun lain ja asetuksen muuttamisesta lukien 1. 10. 1947, valtion ylimääräisistä toimista annetun asetuksen muuttamisesta ja valtiovarainministeriön päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain kalliinpaikanlisien ja asuntoetujen vastikkeiden määräämisestä edellämainitusta päivästä lukien, kuin myös valtion viran tai toimen haltijain palkkausten uudelleen järjestelyä koskevista määräyksistä ja ohjeista rautatiehallitus ilmoitti V. R:n käskylehdessä n:o 60/1947.

Vaatus- y. m. huoltotarvikkeiden myynnistä rautatieläisille rautatiehallitus tiedotti V. R. käskylehdessä n:t 2, 8, 10, 14, 16, 30 ja 34/1947.

## V. 1948.

Tilapäisen toimen haltijain ja eräiden muiden valtion palveluksessa olevien henkilöiden perhelisän maksamisesta lukien 1. 10. 1947 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö antoi erinäisiä määräyksiä kirjelmällään n:o 6675, 22. 12. 1947, josta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 2203, 2. 1. 1948.

Valtioneuvoston 23. 12. 1947 ja valtionvarainministeriön samana päivänä tekemästä päätöksestä valtion viran tai toimen tahin ylimääräisen toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta virallisen elinkustannusindeksin toteamiseksi rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 57, 9. 1. 1948.

Työpalkkojen indeksitarkistuksesta antoi sosiaaliministeriö 22. 12. 1947 päätöksen valtion työsopimussuhteessa olevien työntekijäin palkkojen korottamisesta lukien 1. 1. 1948 5.5 %:lla, josta päätöksestä rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 24, 9. 1. 1948.

Matkakustannusten korvauksesta ja päivärahasta annetun asetuksen muuttamisesta sekä valtioneuvoston päätöksestä virkamatkojen matkustusluokista ja päivärahasta lukien 1. 1. 1948 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 58, 9. 1. 1948.



Henkilö-  
kunta.

Sunnuntaityökorvausta nauttivien luetteloon siirretyistä erinäisistä viran haltijoista sekä sanotun korvauksen maksamisesta joissakin tapauksissa rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään Hlo n:o H. 32, 9. 1. 1948.

Valtiovarainministeriö ilmoitti kirjelmällään n:o 6943, 18. 12. 1947 vahvistaneensa rautatielaitoksen linjahallinnon ylimääräisen varastomestarin palkkausluokan lukien 1. 10. 1947 18:ksi, jossa vuosipalkkio on 145 200 markkaa, rautatiehallituksen kirjelmä To n:o H. 62, 16. 1. 1948.

Sairausavustuksen linjahallinnon koneosaston sekä konepajojen ylimääräisille virkailijoille ja työläisille myöntää lukien 1. 1. 1948 asianomaisen varikkojakson tai konepajan päällikkö. Rautatiehallituksen kirjelmä Ko n:o H. 60/264, 8. 1. 1948.

Tilapäiseen tehtävään tai harjoitteluun varten valtionrautateiden palvelukseen otettujen henkilöiden palkkioiden yleisestä tarkistuksesta, mikäli koskee palkkioiden korottamista lukien 1. 1. 1948 rautatiehallitus antoi lähempiä ohjeita kirjelmällään To n:o H. 37, 26. 1. 1948.

Sunnuntaityön rajoittamisesta rautatiehallitus antoi erinäisiä määräyksiä kirjelmällään Hlo n:o H. 1617, 20. 1. 1948.

Valtioneuvoston 12. 12. 1947 antamasta päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain virka-asunnoista ja luontoiseduista sekä valtionrautateiden viran tai toimen haltijoille vuokratuista valtion asunnoista kannettavista vastikkeista lukien 1. 11. 1947 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o 230, 30. 1. 1948.

Valtion työntekijäin perhelisän maksamisen tarkkailusta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 210, 30. 1. 1948.

Valtion viran tai toimen haltijain oikeudesta eläkkeeseen 30. 12. 1924 annetun lain sekä valtion ylimääräisen toimen haltijain oikeudesta eläkkeeseen 12. 2. 1943 annetun asetuksen kuin myös valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen 17. 6. 1925 annetun asetuksen muuttamisesta kaikki lukien 1. 1. 1948 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 219, 30. 1. 1948.

Työntekijäin tapaturmavakuutuslaissa säädettyjen korvausten korottamisesta lukien 1. 1. 1948 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 209, 30. 1. 1948.

Erittäin likaisen työn lisän on katsottava kuuluvan siihen palkkaan, jonka mukaan työntekijäin palkkaedut vuosiloman ajalta määräytyvät. Rautatiehallituksen kirjelmä To n:o H. 213, 30. 1. 1948.

Sosiaaliministeriön päätöksestä 30/1. 1948 työpalkkojen säännöstelyssä käytettävästä paikkakuntaluokittelusta lukien 1. 1. 1948 rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 82, 5. 2. 1948.

Rata-auton kuljettajan pätevyysvaatimukset rautatiehallitus vahvisti kirjelmällään n:o H. 183, 30. 1. 1948 voimaan tuleviksi 1. 7. 1948.

Valtioneuvoston päätöksestä 30. 12. 1947 valtion viran tai toimenhaltijain virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista annetun valtioneuvoston päätöksen muuttamisesta, mikäli koskee ruuasta pidätettävää vastiketta ja joka päätös tuli voimaan 1. 1. 1948 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 230, 13. 2. 1948.

Valtiovarainministeriön päätöksestä 7. 2. 1948 ylimääräisten ylemmän ja alemman palkkausluokan teknikkojen vuosipalkkioiden määrittämisestä lukien 1. 10. 1947 rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 128, 20. 2. 1948.

Junahenkilökunnan virantoimitusrahojen laskemisesta aikana 1. 1.—30. 4. 1948 rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 424, 27. 2. 1948 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön oikeutuksen mukaisesti lähempiä määräyksiä.

Sosiaaliministeriön palkkaosaston kirjelmässä n:o 206/44 A/48/76, 13. 2. 1948 myönnettiin niille aikapalkalla työskenteleville liikennetyöntekijöille,



jotka eivät saa tuotantopalkkiota tai urakkakompensatiota, palkkapäätöksen 5 §:n edellyttämä 10 %:n kuoppakorotus lukien 13.2.1948. Liikenneosaston johtajan kirjelmä n:o H. 243/952, 23.2.1948.

Henkilö-  
kunta.

Valtiovarainministeriön päätöksestä 18.2.1948 valtion viran tai toimen haltijain kalliinpaikanlisien ja asuntoetujen vastikkeiden määräämisestä, joka päätös astui voimaan 1.1.1948 ja jolla kumotaan edellämainitun ministeriön samasta asiasta 12.12.1947 antama päätös, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmälään To n:o H. 57, 5.3.1948.

Palkkakorttien hoitamisesta ja verokirjojen täyttämisestä talousosaston johtaja antoi kirjelmällään n:o 211, 8.3.1948 eräissä tapauksissa noudatettavia määräyksiä.

Työntekijäin vuosilomasta ilmoitti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön työvoima-asiaain osasto kiertokirjeellään n:o 10, 19.2.1948, että valtioneuvosto on sanottuna päivänä muuttanut 10.10.1946 antamaansa päätöstä yksityisoikeudellisessa työsopimussuhteessa valtioon olevien toimihenkilöiden ja työntekijäin vuosiloman pidentämisestä lukien 2.5.1948. Rautatiehallituksen kirjelmä To n:o H. 377, 9.3.1948.

Eräistä muutoksista rautatiehallituksen 2.4.1947 vahvistamiin työaikalain soveltamismääräysten pykäliin 2, 3, 7, 8 ja 9 ilmoitti rautatiehallitus kirjelmällään Hlo n:o H. 607, 17.3.1948.

Oikeuteen haastetun tai kuulusteluun kutsutun valtionrautateiden palveluksessa olevan henkilön työajan ja palkan määräämisestä rautatiehallitus antoi kirjelmällään Hlo n:o H. 622, 17.3.1948 tarkempia määräyksiä.

Valtion työntekijänä palvellun ajan hyväksilukemisesta ikälisää varten rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 608, 18.3.1948 valtiovarainministeriön kirjelmässä n:o 1778, 15.3.1948 annetuista määräyksistä.

Viransijaisena palvellun ajan laskemisesta ikälisään oikeuttavaksi rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 609, 18.3.1948 valtiovarainministeriön kirjelmässä n:o 1775, 15.3.1948 annetusta tulkinnasta.

Valtion työssä olevien työntekijäin terveyden- ja sairaanhoidon ohjesäännön 8 §:n tulkinnasta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 636, 18.3.1948 valtion töiden huoltotoimikunnan pöytäkirjanotteen n:o 4, 21.1.1948 mukaisesti.

Valtion viran tai toimen tahi ylimääräisen ja tilapäisen toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta 23.12.1947 annetun valtioneuvoston päätöksen 2 §:n muuttamisesta lukien 1.1.1948 ja valtiovarainministeriön päätöksestä 15.3.1948 valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta lukien 1.4.1948, indeksin ollessa 110, rautatiehallitus ilmoitti V. R:n käskylehdessä n:o 16/1948.

Valtioneuvosto on 19.2.1948 tekemällään päätöksellä oikeuttanut valtionrautateiden eläkelaitoksen lukien 1.4.1948 toistaiseksi kantamaan kuolinpesän puolesta suoritettavat eläkemaksut, yli-ikämaksuja lukuunottamatta, kaksikertaisina sekä maksamaan kuolinpesille tulevat eläkkeet 65 %:lla eläkkeiden perusmääristä korotettuina, kuitenkin siten, että puheenaoleva kuolinpesä-eläkkeiden ja niitä vastaava maksujen korottaminen saa jatkua enintään kahden vuoden ajan edellämainitusta päivästä lukien. Talousosaston johtajan kirjelmä n:o To 649, 25.3.1948.

Työpalkkojen yleisestä indeksitarkistuksesta sosiaaliministeriö antoi päätöksen 18.3.1948, jolla 1.1.1948 voimaantullut indeksilisiä korotetaan lukien 1.4.1948 5.5 %:sta 11 %:iin. Rautatiehallituksen kirjelmä n:o H. 24, 2.4.1948.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista valtioneuvosto antoi 1.4.1948 uudet määräykset lukien 1.1.1948 vuoden loppuun, joista talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o 732, 7.4. ja 21.6.1948.



Henkilö-  
kunta.

Valtioneuvoston 8. 4. 1948 tekemästä päätöksestä virkamatkojen matkustusluokista ja päivärahasta lukien 15. 4. 1948 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 855, 23. 4. 1948.

Vuosiloman ja virkavapauden myöntämisestä rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 839, 16. 4. 1948 selventäviä määräyksiä.

Avustuksien myöntämisestä rautatieläisille loman viettoa varten Lomaliitto r. y.-nimisen yhdistyksen kanssa tehdyn sopimuksen mukaan yhdistyksen omistamissa lomanviettopaikoissa aikana 26. 5—31. 8. 1948 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 504, 20. 4. 1948.

Tuntipalkalla olevien työläisten merkitsemisestä työvoimatilastoon A n:o 38 rautatiehallitus antoi erinäisiä muutettuja määräyksiä kirjelmällään n:o H. 838, 21. 4. 1948.

Valtion ylimääräisistä toimista 19. 1. 1943 annetun asetuksen 5 §:n muuttamisesta siten, että ylimääräisen toimen haltijalle suoritetaan lukien 1. 1. 1948 enintään viisi ikälisää samojen perusteiden mukaan kuin peruspalkkaisen viran tai toimen haltijalle, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 898, 30. 4. 1948.

Vuosiloman korvaamisesta rahalla myös tilapäiseen tehtävään, sivutoimeen tai harjoittelua varten valtionrautateiden palvelukseen otetuille henkilöille, milloin vuosilomaa ei voida heille järjestää, on kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö kirjelmällään n:o 2511, 21. 4. 1948 antanut suostumuksensa. Rautatiehallituksen kirjelmä To n:o H. 41, 7. 5. 1948.

Virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella suoritettavasta korvauksesta on kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö kirjelmällään n:o 2540, 22. 4. 1948 antanut muutetut määräykset lukien 1. 1. 1948, jotka rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 245, 14. 5. 1948 omine lisämääräyksineen.

Työkirjaan tehtävistä merkinnöistä on valtiovarainministeriö selittänyt, että sunnuntaityökorvauksen ja vuorotyökorvauksen muodossa maksettava palkanlisä on toistaiseksi, kunnes asiasta ehkä tullaan antamaan tarkemmat määräykset, merkittävä työkirjaan siten, että kummankin mainitun korvauksen määrä erikseen tulee selvästi erotetuksi muun palkan määrästä. Tämän selityksen rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 22, 21. 5. 1948.

Valtiovarainministeriön päätöksestä 25. 3. 1948, jonka mukaan ennakkoperintälain 11 §:ssä tarkoitettujen pidätystaulukoiden edellyttämää ennakon pidättämistä palkasta, eläkkeestä ja elinkorosta, on taulukkojen mukaista pidätysmäärää lukien 1. 4. 1948 alennettava 20 %:lla, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1027, 21. 5. 1948.

Työehtosopimuksen rautatiehallituksen ja Suomen Rautatieläisten Liitto r. y:n välillä, jonka sopimuksen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö kirjelmällään n:o H. 2825/48, 5. 5. 1948 ja sosiaaliministeriön palkkaosasto kirjelmällään n:o 142/183, K. 48/247/18. 5. 1948 hyväksyivät, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään n:o H. 770, 26. 5. 1948.

14. 5. 1948 annetun asetuksen lisäyksestä työajasta valtion virastoissa sekä valtion viran ja toimen haltijain vuosilomasta 9. 5. 1947 annettuun asetukseen, koskien valtion tilapäiseen tehtävään otetun henkilön vuosilomaa, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 757, 28. 5. 1948.

Harjoittelua varten valtionrautateiden palvelukseen otettujen henkilöiden vuosilomasta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti kirjelmällään n:o 3 148, 20. 5. 1948, että valtioneuvosto on oikeuttanut valtionrautateillä palvelevat harjoittelijat (esim. konttori- ja liikenneoppilaat) ja alokkaat lukien 1. 5. 1948 laskemaan vuosilomaan oikeuttaviksi palvelusvuosiksi sotatilan aikana sotapalveluksessa olemansa ajan, siitä vähennettynä säännönmukaisen asevelvollisuuden suorittamiseen käytetty aika, edellyttäen kuitenkin, että asianomainen on ollut ennen lomaa valtion palveluksessa keskeyty-



mättömästi vähintään kuusi kuukautta. Rautatiehallituksen kirjelmä To n:o H. 757, 28. 5. 1948.

*Henkilö-  
kunta.*

Avustuksen maksamisesta työläisille sairauden aikana talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o 1104/1538, 31. 5. 1948, että valtion siviili-sairaaloissa suoritettavista maksuista 30. 4. 1948 annetulla asetuksella on mainittujen sairaaloiden alimman eli kolmannen maksuluokan päivämaksu lukien 1. 6. 1948 vahvistettu 140 markaksi.

Virantoimitusrahojen sekä ylityö- ja sunnuntaityökorvausten tilaamisesta yhteisellä n. s. lisäpalkkiolistalla A n:o 29 ja A n:o 29/2, rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 1120, 11. 6. 1948 asianmukaiset ohjeet.

Valtion työssä olevien työntekijäin terveyden- ja sairaanhoidon ohjesäännön tulkinnasta, m. m. että vitamiiniruiskeiden ja sädehoidon korvaaminen ei kuulu työnantajalle ja että erikoislääkärin antamasta hoidosta aiheutuneista kustannuksista on noudatettava valtion töiden huoltotoimikunnan kokouksessaan n:o 10, 14. 4. 1948 antamia yleisohjeita, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 636, 11. 6. 1948.

21. 5. 1948 annetusta asetuksesta valtion tulo- ja menoarvion ja tilinpäätöksen perusteista annetun lain soveltamisesta ja täytäntöönpanosta 23. 1. 1942 annetun asetuksen 25 §:n muuttamisesta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o 1936, 19. 6. 1948.

Rautatielääkärin suorittamasta tutkimuksesta maksettavasta korvauksesta rautatiehallitus määräsi kirjelmällään To n:o H. 1155, 19. 6. 1948, että sairaan- ja terveydenhoidon ohjesäännön 9 §:n 2 kohdassa mainitusta todistuksesta on rautatielääkärille tuleva korvaus lukien 1. 7. 1948 korotettu 150 markaksi.

Viran tai toimen haltijain vuosiloman myöntämisestä palkkauslain 11—13 §§:ssä mainituissa tapauksissa sekä valtion viran ja toimen haltijain vuosilomista annetun asetuksen 7 §:n perusteella rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 805, 2. 7. 1948 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelman n:o 4152, 22. 6. 1948 mukaisen tulkinnan.

Valtioneuvoston päätöksestä 6. 11. 1947 eräistä perusteista kansaneläkevakuutusmaksun määräämiseksi kansaneläkelain 3 §:n 1 ja 2 momentin nojalla, sellaisina kuin ne ovat 30. 12. 1943 annetussa laissa, jonka mukaan sanotun lain 3 §:n 1 momentissa mainitun vakuutusmaksun enimmäismäärä vahvistettiin viideksituhanneksi ja vähimmäismäärä viideksisadaksi markaksi sekä saman lain 3 §:n 2 momentissa tarkoitettun samassa taloudessa elävien aviopuolisoiden yhteislaskettujen vuositulojen määrän seitsemäksikymmeneksi tuhanneksi ja sen aviopuolison vuositulon määrän, joka ei ole perheen pääasiallinen huoltaja viideksitoistatuhanneksi markaksi lukien 1. 1. 1948, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o 2027, 2. 7. 1948.

Valtiovarainministeriön päätöksestä 16. 6. 1948 valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta, jonka mukaan peruspalkkaisen viran tai toimen tahi ylimääräisen toimen haltijain peruspalkka ja vuosipalkkio sekä ikälisät suoritetaan lukien 1. 7. 1948 saman suuruisina kuin edellisen vuosineljänneksen aikana, talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o To 1367, 9. 7. 1948.

Ikälisää koskevien säännösten soveltamisesta eräissä tapauksissa rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 681, 13. 8. 1948 valtiovarainministeriön kirjelmässä n:o 46/355 VMKD 48, 4326, 9. 8. 1948 mainitusta tulkinnasta.

Asetuksesta 22. 7. 1948 työajasta valtion virastoissa sekä valtion viran ja toimen haltijain vuosilomista 9. 5. 1947 annetun asetuksen 7 §:n muuttamisesta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 757, 18. 8. 1948.

Ikälisää koskevien erinäisten säännösten soveltamisesta valtiovarainministeriö antoi kirjelmällään n:o 18/351 VMKD 48, 4424, 16. 8. 1948 asian-



Henkilö-  
kunta.

mukaisia ohjeita, joista rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 681, 27. 8. 1948.

Palkkojen maksamisesta työntekijöille on rautatiehallitus kirjelmällään To n:o 2238, 25. 8. 1948 huomauttanut, että nostamattomat palkkaerät on ehdottomasti maksutilaisuudessa merkittävä palkkalistaan ja jälkeinpäin niitä maksettaessa otettava kunkin palkansaaajan kuittaus, kuten valtionrautateiden kassoja koskevien yleisten määräysten 11 §:n 12 kohdassa on määrätty.

22. 7. 1948 annetusta laista valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun lain muuttamisesta, jonka mukaan perhelisän maksaminen lopetetaan lukien 1. 10. 1948 palkanmaksun yhteydessä, koska lapsilisälain mukaista lapsilisää tämän jälkeen maksetaan huoltolautakuntien kautta, rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1533, 6. 9. 1948.

22. 7. 1948 annetusta laista työnantajan lapsilisä- ja kansaneläkemaksuista, joka astui voimaan 1. 10. 1948, rautatiehallitus ilmoitti omine lisämääräyksiin kirjelmällään To n:o H. 1534, 6. 9. 1948.

Ikälisän maksamisen vanhentumisessa noudatetaan yhden vuoden määräaikaa, joten oikaisuvaatimus on tehtävä mainitun ajan kuluessa korkeimman hallinto-oikeuden omaksuman kannan mukaan, josta rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1569, 10. 9. 1948.

Työntekijäin perhelisän maksamisen lopettamisesta lukien 1. 10. 1948 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1579, 17. 9. 1948.

Junahenkilökunnan virantoimitusrahojen suorittamisesta aikana 1. 10. 1948—30. 4. 1949 tiedoitti rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 424, 17. 9. 1948 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän n:o 5218, 9. 9. 1948 mukaisesti.

Työnantajan lapsilisä- ja kansaneläkemaksujen kirjaamisesta vuonna 1948 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö antoi asianmukaiset määräykset kirjelmällään n:o 5438, 21. 9. 1948, joista rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1623, 24. 9. 1948.

Viransijaisena toimivan liikenneoppilaan ja alokkaan oikeudesta ikälisään rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1043, 24. 9. 1948.

Alokkaiden palkkauksesta liikenneosaston johtaja tiedoitti kirjelmällään Lkoj n:o H. 19, 25. 9. 1948, että alemman pätevyystutkinnon suorittanut alokas, jolle määrärahojen puutteessa ei ole voitu antaa määräyskirjaa ylimääräiseen asemamiehen toimeen, saa toimen väliaikaisena hoitajana tai sijaisena hoitamaansa tointa seuraavan palkkauksen.

Valtion tilapäisen toimen haltijain ja eräiden muiden valtion palveluksessa olevien henkilöiden perhelisän maksamisen lopettamisesta lukien 1. 10. 1948 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1635, 1. 10. 1948.

Valtiovarainministeriön päätöksestä 23. 9. 1948 valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta, jonka mukaan peruspalkkaisen viran tai toimen tahi ylimääräisen toimen haltijain peruspalkka ja vuosipalkkio sekä ikälisät suoritetaan lukien 1. 10. 1948 saman suuruisina kuin edellisen vuosineljänneksen aikana, rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 57, 8. 10. 1948.

Sotavammaisten vuosilomasta antoi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö kirjelmällään n:o 5689, 2. 10. 1948 erinäisiä määräyksiä, joista rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1015, 8. 10. 1948.

23. 9. 1948 annetusta asetuksesta työnantajan lapsilisä- ja kansaneläkemaksusta annetun lain täytäntöönpanosta rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1534, 15. 10. 1948.

Viran tai toimen haltijain vuosilomasta valtioneuvoston kanslia ilmoitti kirjelmällään n:o 607, 8. 10. 1948, että milloin viran tai toimen haltijalle myön-



netään virkavapautta palkkauslain 11 §:n 2 momentissa mainitussa tarkoituksessa, ei siihen käytettyä aikaa saa vähentää vuosilomaan oikeuttavasta palvelusajasta, josta tulkinnasta rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 805, 15. 10. 1948.

*Henkilö-  
kunta.*

Valtionrautateiden palveluksessa olevien osallistumisesta valtionrautateille asetettujen toimi- ja lautakuntien tai komiteain kokouksiin rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Hlo n:o H. 1690, 8. 10. 1948, että mainittuihin kokouksiin osallistuville jäsenille ja varajäsenille, mikäli kokoukset tapahtuvat muuna kuin vapaa-aikana, on järjestettävä virkavapaus tai vapaus työstä palkkaa vähentämättä.

Lennätinasentaja, toimiessaan lennätinkorjaustyökunnan esimiehenä, on oikeutettu saamaan sunnuntaityökorvausta valtiovarainministeriön kirjelmän n:o 5292, 6. 10. 1948 mukaan, josta rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään Hlo n:o H. 32, 15. 10. 1948.

Lisäpalkkiokortin n:o 2956, välirahakortin n:o 2955 ja liikenneosaston tuntityöläisen työaikakortin n:o 2959 käytäntöön ottamisesta rautatiehallituksen työntutkimustoimisto ilmoitti kirjelmällään 15. 10. 1948.

Jaksonkäyttökomitean asettamisesta valtionrautateille rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään Hlo n:o 1865, 8. 11. 1948 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmällään n:o 6360, 3. 11. 1948 antamista määräyksistä.

Ylimääräisen toimen haltijan ikälisän määräämisestä siinä tapauksessa, että asianomainen on ollut ennen valtion ylimääräiseen toimeen tuloaan kunnan, kuntien keskusjärjestön, kuntien yhtymän taikka uskonnollisen yhdyshenkilön palveluksessa valtiovarainministeriö antoi kirjelmällään n:o 5787, 5. 11. 1948 lähempiä määräyksiä, joista rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1895, 19. 11. 1948.

Valtion työntekijäin työkirjoista kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi kirjelmällään n:o 6692, 8. 11. 1948, että työkirjat on annettava kaikille valtion työssä oleville työntekijöille. Tästä määräyksestä rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1884, 19. 11. 1948.

Junien väliaikojen laskemisesta työaikaan liikenneosastolla liikenneosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään Lkoj n:o H. 1018, 27. 11. 1948 rautatiehallitukselta saamansa valtuuden nojalla, että mainitun osaston junahenkilökunta on oikeutettu laskemaan työaikaan kotipaikkakunnalla alle 1 tunnin ja vieraalla paikkakunnalla alle 2 tunnin pituisen junien väliajan (lepoajan) 6. 12. 1948 alkavan työjakson alusta lukien.

Vapaalippujen antamisesta sekä menetetyn ansion korvaamisesta pääluottamusmiehelle rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Hlo n:o H. 1920, 19. 11. 1948 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön työvoima-asiainosaston kiertokirjeessä n:o 48, 28. 8. 1946 mainitusta tulkinnasta.

Viran tai toimen haltijan vuosiloman myöntämisestä eräissä tapauksissa m. m. asevelvollisuuden suorittamisen ajalta vakinaisessa väessä rauhan aikana ja palkatonta virkavapautta nautittaessa, joissa kumpaisessakin tapauksessa tällainen palvelusajan keskeytys on vähennettävä vuosilomaan oikeuttavista palvelusvuosista, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 805, 13. 12. 1948.

Sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassalle pidätettävistä eläkemaksuista rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään To n:o H. 1970, 3. 12. 1948 valtiovarainministeriön kirjelmällään n:o 22/263 VMKD 1948, 19. 11. 1948 antamat määräykset.

Vaatetustarvikkeiden myynnistä rautatieläisille rautatiehallitus tiedoitti V. R:n käskylehdessä n:t 6, 32, 33 ja 49/1948.



## IX. Tapaturmat.

*Tapaturmat.* Alla oleva taulukko osoittaa liikenneonnettomuuksien lukumäärän vuosina 1945—1948 sekä näissä onnettomuuksissa tapaturmaisesti kuolleiden tai loukkaantuneiden henkilöiden luvun.

	Onnettomuuksien luku	Kuoli	Loukkaantui	Päälle- ja yhteen-ajot	Tasoyli-käytävä-onnettomuudet	Yliajot	Kiskoilta suistumiset	Muusta syystä
1945 .....	359	151	211	32	38	199	51	39
1946 .....	354	117	143	43	81	94	55	81
1947 .....	308	85	170	42	86	65	41	74
1948 .....	373	129	96	41	62	121	67	82

## X. Taloudellinen tila.

### V. 1945.

#### *Valtionrautateiden pääoma-arvo.*

<i>Taloudellinen tila. Pääoma-arvo.</i>	Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjanpidon mukaan vuoden 1944 lopussa .....	6 301 045 940: —
	Tähän on vuonna 1945 tullut lisää:	
	Uudisrakennusten arvo .....	334 589 493: —
	Uuden liikkuvan kaluston arvo .....	157 338 302: —
	Uusien työkoneiden arvo (rautatierakennusten työkoneita sekä käyttökalustoa lukuunottamatta).....	20 512 030: —
		512 439 825: —
		<u>6 813 485 765: —</u>

Tästä on vuonna 1945 vähennetty:

Vuoden kuluessa poistettu:

Kiinteistöjen arvosta .....	3 902 181: —
Työkoneiden » .....	1 415 531: —
Liikkuvan kaluston arvosta .....	52 783 490: —

Vuoden kuluessa kuoletettu:

Kiinteistöjen arvosta .....	67 662 400: —
Työkoneiden » .....	3 761 600: —
Liikkuvan kaluston arvosta .....	43 064 000: —
	<u>172 589 202: —</u>

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1945 päättyessä ..... 6 640 896 563: —

Tähän on lisättävä uusien rautatierakennuksien kiinteistöarvot, yhteensä ..... 1 116 348 105: —

Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1945 lopussa <sup>1)</sup> ..... 7 757 244 668: —

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 4 897 141 440 mk, liikkuvan kaluston 1 677 766 703 mk ja työkoneiden osalle 65 988 420 mk eli prosenteissa 73.74, 25.26 ja 0.99 %.

#### *Valtionrautateiden tulot.*

*Tulot.* Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1945 3 479 890 316 markkaan. Tästä on vähennetty suorituksia vieraille rautateille y. m. ja takaisin-

<sup>1)</sup> Tähän ei ole luettu käyttökalustoa, jonka arvo oli kertomusvuoden lopussa 81 531 815: —.



maksuja rautatien käyttäjille yhteensä 12 561 959 mk, joten kertomusvuoden nettotuloksi jää 3 467 328 357 mk. Kun vastaava määrä oli edellisessä vuonna 3 053 976 540 mk, ovat tulot lisääntyneet 413 351 817 markalla eli 13.53 %.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1945—1943 seuraavasti:

*Tulot.*

Tulon laatu	Vuonna 1945		Vuonna 1944	Vuonna 1943	Lisäys vuonna 1945 vuoteen 1944 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot ...	1 854 097 003	53.49	1 643 989 540	1 504 039 221	210 107 463	12.78
Tavaraliikenteen tulot ...	1 387 932 011	40.05	1 262 367 304	1 429 068 080	125 564 707	9.95
Muut liikennetulot .....	45 332 366	1.32	23 966 526	27 196 562	21 365 840	89.15
Lennätintulot .....	3 318 889	0.10	4 168 848	2 885 554	—849 959	—20.39
Autoliikennetulot .....	52 958 824	1.46	24 925 745	23 257 984	28 033 079	112.47
Korvaus postinkuljetuk- sesta .....	36 349 185	1.05	32 745 000	32 745 000	3 604 185	11.01
Sekalaiset tulot .....	87 340 079	2.53	61 813 577	51 273 456	25 526 502	41.29
Yhteensä	3 467 328 357	100.00	3 053 976 540	3 070 465 857	413 351 817	13.53

### Valtionrautateiden menot.

Valtionrautateiden hallinto-, kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1945 4 493 201 463 mk, oltuaan edellisenä vuonna 2 687 943 003 mk ja osoit-  
tivat siten 1 805 258 460 markan eli 67.16 % lisäystä.

*Menot.*

Menoprocentti, s. o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1945 129.58, vuonna 1944 se oli 88.02 ja vuonna 1943 70.82.

Rautatiehallituksen menot olivat 73 930 235 mk ja linjahallinnon menot 4 419 271 228 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 1.65 ja 98.35 %.

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vas-  
taaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1945	
	v. 1945	v. 1944	mk	%
<i>Rautatiehallitus</i>				
Palkkaukset .....	47 024 457	29 352 037	17 672 420	60.21
Ylimääräisen henkilökunnan palk- kiot .....	13 598 197	6 267 199	7 330 998	116.97
Viransijaisten palkkiot .....	585 945	678 447	— 92 502	—13.64
Matkakustannukset .....	984 247	471 602	512 645	108.70
Vakinaiset eläkkeet .....	4 607 286	2 448 862	2 158 424	88.14
Ylimääräiset eläkkeet .....	308 562	149 765	158 797	106.03
Apuraha eläkelaitokselle .....	213 533	142 421	71 112	49.93
Ammattiopetus .....	879 127	367 138	511 989	139.45
Pääjohtajan käyttövarat .....	102 764	17 846	84 918	475.84
Lämmitys, valaistus, vesi ja puh- taanapito .....	1 480 746	1 709 215	—228 469	—13.36
Painatuskustannukset .....	349 758	265 070	84 688	31.95
Sekalaiset menot .....	3 795 613	2 644 252	1 151 361	43.54
Yhteensä	73 930 235	44 513 854	29 416 381	66.09
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot</i>				
<i>Henkilömenot</i>				
Palkkaukset .....	1 150 750 960	676 438 599	474 312 361	70.12
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot .....	458 960 593	233 057 790	225 902 803	96.93



Menot.

Menon laatu	Menomäärä, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1945	
	v. 1945	v. 1944	mk	%
Viransijaisten palkkiot .....	103 554 238	37 693 680	65 860 558	174.73
Virantekorahat, ylityökorvaus ja palkinnot tarveaineiden säästä- misestä .....	111 925 478	75 072 485	36 852 993	49.09
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muuttokustannuksista .....	8 929 101	18 850 030	—9 920 929	—52.63
Vakinaiset eläkkeet .....	107 365 387	59 413 288	47 952 099	80.71
Ylimääräiset eläkkeet .....	6 672 517	3 776 788	2 895 729	76.67
Apurahat eläkelaitokselle .....	15 874 047	10 426 541	5 447 506	52.25
Tapaturmakorvaukset .....	6 349 701	5 389 514	960 187	17.82
Muut huoltomenot .....	1 457 484	845 232	612 252	72.44
Kalusto ja käyttö- aineet				
Käyttökalu sekä sen kunnossa- pito ja tarkastus .....	8 688 424	6 955 371	1 733 053	24.92
Polttoaineet .....	1 302 719 954	833 259 842	469 460 112	56.34
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta .....	129 137 594	79 503 365	49 632 229	62.43
Rata- ja rakennukset				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito .....	268 109 574	184 890 134	83 219 440	45.01
Sähkövoimalaitosten ynnä vahva- virta-, lennätin- ja puhelinjohto- jen kunnossapito .....	14 205 723	11 101 993	3 103 730	27.96
Merkinanto- ja turvallisuuslait- teiden kunnossapito .....	7 312 637	4 329 613	2 983 024	68.90
Lumen ja jään poistaminen ....	28 684 078	14 130 551	14 553 527	102.99
Liikkuva kalusto				
Liikkuvan kaluston, työkonien ja koneellisten laitteiden kun- nossapito .....	472 856 420	245 834 793	227 021 627	92.35
Korvaus vieraan liikkuvan kalus- ton käytöstä .....	762 699	3 998 794	—3 236 095	—80.93
Muut asiamenot				
Painatuskustannukset .....	16 687 519	9 181 964	7 505 555	81.74
Vahingonkorvaukset .....	19 554 458	7 071 608	12 482 850	176.52
Verot .....	886 156	423 572	462 584	109.21
Postilaitokselle postinkuljetuk- sesta suoritettava korvaus ....	1 000 000	1 000 000	—	—
Sekalaiset menot .....	2 411 640	1 703 702	707 938	41.56
Kuoletukset ja tileistä poistot ..	174 414 846	119 077 900	55 336 946	46.47
Linjahallinto yhteensä	4 419 271 228	2 643 429 149	1 775 842 079	67.18
Kaikkiaan	4 493 201 463	2 687 943 003	1 805 258 460	67.16

Rahallinen tulos.

Rahallinen  
tulos.

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä v. 1945 osoitti 1 026 milj. markan vajausta. Kun vastaava tulos v. 1944 osoitti 366 milj. markan ylijäämää, on v. 1945 rahallinen tulos edelliseen vuoteen verrattuna 1 392 milj. markkaa eli 380.54 % huonompi.

Täsmällisin luvuin esitettyinä valtionrautateiden tulojen ja menojen lisäys sekä ylijäämän pienentyminen käyvät ilmi seuraavasta taulukosta:



	Vuonna 1945	Vuonna 1944	Lisäys vuonna 1945	
	mk	mk	mk	%
Tulot .....	3 467 328 357	3 053 976 540	413 351 817	13.53
Menot .....	4 493 201 463	2 687 943 003	1 805 258 460	67.16
Ylijäämä tai vajeus (—)	—1 025 873 106	366 033 537	—1 391 906 643	—380.54

Rahallinen  
tulos.

## V. 1946.

### Valtionrautateiden pääoma-arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kir- janpidon mukaan vuoden 1945 lopussa .....	6 640 896 562: —
Tähän on vuonna 1946 tullut lisää:	
Uudisrakennusten arvo .....	265 892 827: —
Uuden liikkuvan kaluston arvo .....	600 262 559: —
Uusien työkoneiden arvo (rautatie- rakennusten työkoneita sekä käyttö- kalustoa lukuunottamatta) .....	22 507 551: —
	888 662 937: —
	7 529 559 499: —

Talou-  
dellinen  
tila.  
Pääoma-  
arvo.

Tästä on vuonna 1946 vähennetty:	
Vuoden kuluessa poistettu:	
Kiinteistöjen arvosta .....	15 224 170: —
Työkoneiden » .....	2 394 218: —
Liikkuvan kaluston arvosta .....	6 062 179: —
Vuoden kuluessa kuoletettu:	
Kiinteistöjen arvosta .....	71 041 500: —
Työkoneiden » .....	4 108 800: —
Liikkuvan kaluston arvosta .....	48 488 000: —
	147 318 867: —

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1946 päättyessä .....	7 382 240 632: —
Tähän on lisättävä uusien rautatierakennuksien kiinteistö- arvot, yhteensä .....	1 513 512 018: —
sekä Hyvinkään pääkonepajan rakennusarvo .....	126 203 498: —
Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1946 lopussa <sup>1)</sup> .....	9 021 956 148: —

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 5 076 768 598 mk,  
liikkuvan kaluston 2 223 479 082 mk ja työkoneiden osalle 81 992 951 mk  
eli prosenteissa 68.77, 30.12 ja 1.11.

### Valtionrautateiden tulot.

Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1946 6 128 338 544 mark-  
kaan. Tästä on vähennetty suorituksia vieraille rautateille y. m. ja takaisin-  
maksuja rautatien käyttäjille yhteensä 42 020 599 mk, joten kertomusvuoden  
nettutuloksi jää 6 086 317 945 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna  
3 467 328 357 mk, ovat tulot lisääntyneet 2 618 989 588 markalla eli 75.53 %.

Tulot.

<sup>1)</sup> Tähän ei ole luettu käyttökalustoa, jonka arvo oli kertomusvuoden lopussa  
84 357 687: —.



*Tulot.*

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1946—1944 seuraavasti

Tulon laatu	Vuonna 1946		Vuonna 1945	Vuonna 1944	Lisäys vuonna 1946 vuoteen 1945 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot ...	2 528 922 596	41.43	1 854 097 003	1 643 989 540	674 825 593	36.39
Tavaraliikenteen tulot ...	3 133 820 241	51.34	1 387 932 011	1 262 367 304	1 745 888 230	125.79
Muut liikennetulot .....	107 079 470	1.64	45 332 366	23 966 526	61 747 104	136.21
Lennätintulot .....	4 847 662	0.70	3 318 889	4 168 848	1 528 773	46.06
Autoliikennetulot .....	86 006 281	1.31	52 958 824	24 925 745	33 047 457	62.40
Korvaus postinkuljetuk- sesta .....	64 692 740	1.06	36 349 185	32 745 000	28 343 555	77.98
Sekalaiset tulot .....	160 948 955	2.52	87 340 079	61 813 577	73 608 871	84.27
Yhteensä	6 086 317 945	100.00	3 467 328 357	3 053 976 540	2 618 989 588	75.53

*Valtionrautateiden menot.*

*Menot.*

Valtionrautateiden hallinto-, kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1946 6 485 910 715 mk, oltuaan edellisenä vuonna 4 493 201 463 mk ja osoit-  
tivat siten 1 992 709 252 markan eli 44.35 % lisäystä.

Menoprosentti, s.o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1946 106.57, vuonna 1945 se oli 129.58 ja vuonna 1944 88.02.

Rautatiehallituksen menot olivat 103 935 136 mk ja linjahallinnon menot 6 381 975 579 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 1.60 ja 98.40 %.

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vastaa-  
viin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

Menon laatu	Menomäärä, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1946	
	v. 1946	v. 1945	mk	%
<i>Rautatiehallitus</i>				
Palkkaukset .....	57 060 188	47 024 457	10 035 731	21.34
Ylimääräisen henkilökunnan palk- kiot .....	21 604 119	13 598 197	8 005 922	58.87
Viransijaisten palkkiot .....	961 186	585 945	375 241	64.04
Matkakustannukset .....	1 647 216	984 247	662 969	67.36
Vakinaiset eläkkeet .....	5 900 475	4 607 286	1 293 189	28.07
Ylimääräiset eläkkeet .....	400 589	308 562	92 027	29.82
Apuraha eläkelaitokselle .....	274 774	213 533	61 241	28.68
Ammattiopetus .....	1 343 254	879 127	464 127	52.79
Pääjohtajan käyttövarat .....	35 847	102 764	—66 917	—65.12
Lämmitys, valaistus, vesi ja puh- taanapito .....	7 771 984	1 480 746	6 291 238	429.88
Painatuskustannukset .....	539 101	349 758	189 343	54.14
Sekalaiset menot .....	6 396 403	3 795 613	2 600 790	68.52
Yhteensä	103 935 136	73 930 235	30 004 901	40.59
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot</i>				
<i>Henkilömenot</i>				
Palkkaukset .....	1 551 182 619	1 150 750 960	400 431 659	34.80
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot .....	613 256 358	458 960 563	154 295 765	33.62
Viransijaisten palkkiot .....	149 849 327	103 554 238	46 295 089	44.71
Virantekorahat ja palkinnot tarve- aineiden säästämistä .....	264 953 942	111 925 478	153 028 464	136.72
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muutokustannuksista	21 390 716	8 929 101	12 461 615	139.68



Menot.

Menon laatu	Menomäärä, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1945	
	v. 1946	v. 1945	mk	%
Vakinaiset eläkkeet .....	144 120 805	107 365 387	36 755 418	34.23
Ylimääräiset eläkkeet .....	8 836 128	6 672 517	2 163 611	32.43
Apurahat eläkelaitokselle .....	20 475 401	15 874 047	4 601 354	28.99
Tapaturmakorvaukset .....	12 075 767	6 349 701	5 726 066	90.18
Muut huoltomenot .....	2 287 473	1 457 484	829 989	56.95
Kalusto ja käyttö- aineet				
Käyttökälysto sekä sen kunnossa- pito ja tarkastus .....	12 626 019	8 688 424	3 937 595	45.32
Polttoaineet .....	2 110 043 919	1 302 719 954	807 323 965	61.97
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta .....	150 620 885	129 137 594	21 483 291	16.64
Rata- ja rakennukset				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito .....	369 895 543	268 109 574	101 785 969	37.96
Sähkövoimalaitosten ynnä vahva- virta-, lennätin- ja puhelinjoh- tojen kunnossapito .....	21 978 042	14 205 723	7 772 319	54.71
Merkinanto- ja turvallisuuslaittei- den kunnossapito .....	8 957 454	7 312 637	1 644 817	22.49
Lumen ja jään poistaminen ....	45 372 632	28 684 078	16 688 554	58.18
Liikkuva kalusto				
Liikkuvan kaluston, työkonoiden ja koneellisten laitteiden kun- nossapito .....	684 528 974	472 856 420	211 672 554	44.76
Korvaus vieraan liikkuvan kalus- ton käytöstä .....	27 123	762 699	—735 576	—96.44
Muut asiamenot				
Painatuskustannukset .....	21 024 950	16 687 519	4 337 431	26.00
Vahingonkorvaukset .....	20 665 488	19 554 458	1 111 030	5.68
Verot .....	896 230	886 156	10 074	1.14
Postilaitokselle postinkuljetuk- sesta suoritettava korvaus ....	3 000 000	1 000 000	2 000 000	200.0
Sekalaiset menot .....	2 801 464	2 411 640	389 824	16.17
Kuoletukset .....	141 108 320	174 414 846	—33 306 526	—19.01
Linjahallinto yhteensä	6 381 975 579	4 419 271 228	1 962 704 351	44.41
Kaikkiaan	6 485 910 715	4 493 201 463	1 992 709 252	44.35

Rahallinen tulos.

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtion-  
rautateiden liikenteestä v. 1946 osoitti 400 milj. markan vajauksen. Kun  
vastaava tulos v. 1945 osoitti 1 026 milj. markan vajauksen, on v. 1946 rahal-  
linen tulos edelliseen vuoteen verrattuna 626 milj. markkaa parempi eli 61.02 %.

Rahallinen  
tulos.

Täsmällisin luvuin esitettyinä valtionrautateiden tulojen ja menojen lisäys  
sekä ylijäämän pienentyminen käyvät ilmi seuraavasta taulukosta:

	Vuonna 1946	Vuonna 1945	Lisäys vuonna 1946	
	mk	mk	mk	%
Tulot .....	6 086 317 946	3 467 328 357	2 618 989 589	75.53
Menot .....	6 485 910 715	4 493 201 463	1 992 709 252	44.35
Ylijäämä tai vajuus (—)	—399 592 768	—1 025 873 106	626 280 337	61.02



V. 1947.

## Valtionrautateiden pääoma-arvo.

Talou-  
dellinen  
tila.  
Pääoma-  
arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kir- janpidon mukaan vuoden 1946 lopussa .....	7 382 240 632: —
Tähän on vuonna 1947 tullut lisää:	
Uudisrakennusten arvo .....	470 909 954: —
Uuden liikkuvan kaluston arvo .....	373 229 367: —
Uusien työkoneiden arvo (rautatiera- kennusten työkoneita sekä käyttö- kalustoa lukuunottamatta) .....	49 729 465: —
	893 868 786: —
	8 276 109 418: —
Tästä on vuonna 1947 vähennetty:	
Vuoden kuluessa poistettu:	
Kiinteistöjen arvosta .....	11 069 473: —
Työkoneiden » .....	4 948 379: —
Liikkuvan kaluston arvosta .....	3 121 362: —
Vuoden kuluessa kuoletettu:	
Kiinteistöjen arvosta .....	75 466 900: —
Työkoneiden » .....	5 583 900: —
Liikkuvan kaluston arvosta .....	50 333 000: —
	150 523 014: —
Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1947 päättyessä .....	8 125 586 404: —
Tähän on lisättävä uusien rautatierakennuksien kiinteistö- arvot, yhteensä .....	1 979 085 410: —
sekä Hyvinkään pääkonepajan rakennusarvo .....	262 629 075: —
Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1947 lopussa <sup>1)</sup> .....	10 367 300 889: —

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 5 461 159 094 mk, liikkuvan kaluston 2 543 254 087 mk ja työkoneiden osalle 121 173 223 mk eli prosenteissa 67.21, 31.29 ja 1.50.

## Valtionrautateiden tulot.

Tulot.

Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1947 8 351 538 969 markkaan. Tästä on vähennetty suorituksia vieraille rautateille y. m. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 91 206 393 mk, joten kertomusvuoden nettotuloksi jää 8 260 332 576 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 6 086 317 945 mk, ovat tulot lisääntyneet 2 174 014 631 markalla eli 35.72 %. Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1947—1945 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1947		Vuonna 1946	Vuonna 1945	Lisäys vuonna 1947 vuoteen 1946 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot ..	3 039 003 637	36.54	2 528 922 596	1 854 097 003	510 081 041	20.17
Tavaraliikenteen tulot ...	4 629 671 287	55.83	3 133 820 241	1 387 932 011	1 495 851 046	47.73
Muut liikennetulot .....	166 924 760	2.02	107 079 470	45 332 366	59 845 290	55.88
Lennätintulot .....	6 372 201	0.77	4 847 662	3 318 889	1 524 539	31.45
Autoliikennetulot .....	107 446 383	1.30	86 006 281	52 958 824	21 440 102	24.93
Korvaus postinkuljetuk- sesta .....	70 052 008	0.84	64 692 740	36 349 185	5 359 268	8.28
Sekalaiset tulot .....	240 862 300	2.70	160 948 955	87 340 079	79 913 345	49.65
Yhteensä	8 260 332 576	100.00	6 086 317 945	3 467 328 357	2 174 014 631	35.72

<sup>1)</sup> Täähän ei ole luettu käyttökallustoa, jonka arvo oli kertomusvuoden lopussa 94 984 896: —.



*Valtionrautateiden menot.*

Valtionrautateiden hallinto-, kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1947 8 514 437 938 mk, oltuaan edellisenä vuonna 6 485 910 715 mk ja osoittivat siten 2 028 527 223 markan eli 31.28 % lisäystä.

Menoprosentti, s. o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1947 103.08, vuonna 1946 se oli 106.57 ja vuonna 1945 129.58.

Rautatiehallituksen menot olivat 146 572 553 mk ja linjahallinnon menot 8 367 865 385 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 1.72 ja 98.28 %.

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

Menon laatu	Menomäärä, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1947	
	v. 1947	v. 1946	mk	%
<i>Rautatiehallitus</i>				
Palkkaukset .....	89 845 719	57 060 188	32 785 531	57.46
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot .....	28 661 844	21 604 119	7 057 725	32.67
Viransijaisten palkkiot .....	753 897	961 186	— 207 289	—21.56
Matkakustannukset .....	3 018 425	1 647 216	1 371 209	83.24
Vakinaiset eläkkeet .....	8 109 752	5 900 475	2 209 277	37.44
Ylimääräiset eläkkeet .....	537 910	400 589	137 321	34.28
Apuraha eläkelaitokselle .....	302 000	274 774	27 226	9.91
Ammattiopetus .....	1 923 188	1 343 254	579 934	43.17
Pääjohtajan käyttövarat .....	27 498	35 847	—8 349	—23.29
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito .....	3 983 252	7 771 984	—3 788 732	—48.74
Painatuskustannukset .....	839 270	539 101	300 169	55.67
Sekalaiset menot .....	8 569 798	6 396 403	2 173 395	33.98
Yhteensä	146 572 553	103 935 136	42 637 417	41.02
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot</i>				
<i>Henkilömenot</i>				
Palkkaukset .....	2 253 775 764	1 551 182 619	702 593 145	45.29
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot .....	804 612 901	613 256 358	191 356 543	31.20
Viransijaisten palkkiot .....	241 967 969	149 849 327	92 118 642	61.47
Virantekorahat ja palkinnot tarveaineiden säästämistä .....	576 148 410	264 953 942	311 194 468	117.45
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muuttokustannuksista .....	22 275 477	21 390 716	884 761	4.14
Vakinaiset eläkkeet .....	199 116 136	144 120 805	54 995 331	38.16
Ylimääräiset eläkkeet .....	12 477 423	8 836 128	3 641 295	41.21
Apurahat eläkelaitokselle .....	24 187 988	20 475 401	3 712 587	18.13
Tapaturmakorvaukset .....	12 900 724	12 075 767	824 957	6.83
Muut huoltomenot .....	4 728 273	2 287 473	2 440 800	106.70
<i>Kalusto ja käyttöaineet</i>				
Käyttökalu sekä sen kunnossapito ja tarkastus .....	21 286 298	12 626 019	8 660 279	68.59
Polttoaineet .....	2 341 594 818	2 110 043 919	231 550 899	10.97
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta .....	145 494 046	150 620 885	—5 126 839	— 3.40
<i>Rata- ja rakennukset</i>				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito .....	547 756 730	369 895 543	177 861 187	48.08



Menot.

Menon laatu	Menomäärä, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1947	
	v. 1947	v. 1946	mk	%
Sähkövoimalaitosten ynnä vahva- virta-, lennätin- ja puhelinjoh- tojen kunnossapito .....	26 098 333	21 978 042	4 120 291	18.74
Merkinanto- ja turvallisuuslait- teiden kunnossapito .....	11 670 051	8 957 454	2 712 597	30.28
Lumen ja jään poistaminen ....	42 277 759	45 372 632	— 3 094 873	— 6.82
Liikkuva kalusto				
Liikkuvan kaluston, työkoneiden ja koneellisten laitteiden kun- nossapito .....	887 750 071	684 528 974	203 221 097	29.68
Korvaus vieraan liikkuvan kalus- ton käytöstä .....	23 232	27 123	— 3 891	— 14.3
Muut asiamenot				
Painatuskustannukset .....	22 814 424	21 024 950	1 789 474	8.51
Vahingonkorvaukset .....	23 498 450	20 665 488	2 832 962	13.71
Verot .....	1 216 488	896 230	320 258	35.7
Postilaitokselle postinkuljetuk- sesta suoritettava korvaus ...	3 000 000	3 000 000	—	—
Sekalaiset menot .....	4 070 925	2 801 464	1 269 461	45.31
Kuoletukset .....	137 122 695	141 108 320	— 3 985 625	— 2.82
Linjahallinto yhteensä	8 367 865 385	6 381 975 579	1 985 889 806	31.11
Kaikkiaan	8 514 437 938	6 485 910 715	2 028 527 223	31.28

Rahallinen tulos.

Rahallinen  
tulos.

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä v. 1947 osoitti 254.1 milj. markan vajauksen. Kun vastaava tulos v. 1946 osoitti 400 milj. markan vajauksen, on v. 1947 rahallinen tulos edelliseen vuoteen verrattuna 145.9 milj. markkaa parempi eli 36.48 %.

Täsmällisin luvuin esitettyinä valtionrautateiden tulojen ja menojen lisäys sekä ylijäämän pienentyminen käyvät ilmi seuraavasta taulukosta:

	Vuonna 1947	Vuonna 1946	Lisäys vuonna 1947	
	mk	mk	mk	%
Tulot .....	8 260 332 577	6 086 317 946	2 174 014 631	35.72
Menot .....	8 514 437 938	6 485 910 715	2 028 527 223	31.28
Ylijäämä tai vajuus (—)	— 254 105 361	— 399 592 768	145 487 408	36.48

V. 1948.

Valtionrautateiden pääoma-arvo.

Talou-  
dellinen  
tila.  
Pääoma-  
arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjanpidon mukaan vuoden 1947 lopussa ..... 8 130 062 386: —

Tähän on vuonna 1948 tullut lisää:

Uudisrakennusten arvo ..... 658 810 403: —

Uuden liikkuvan kaluston arvo ..... 603 826 413: —

Uusien työkoneiden arvo (rautatierakennusten työkoneita sekä käyttökalustoa lukuunottamatta) .....

53 807 381: — 1 316 444 197: —

9 446 506 583: —



Tästä on vuonna 1948 vähennetty:

Vuoden kuluessa poistettu:

Kiinteistöjen arvosta .....	8 190 236: —
Työkoneiden » .....	4 867 417: —
Liikkuvan kaluston arvosta .....	1 972 330: —

Vuoden kuluessa kuoletettu:

Kiinteistöjen arvosta .....	78 488 500: —	
Työkoneiden » .....	7 302 000: —	
Liikkuvan kaluston arvosta .....	66 705 000: —	167 525 483: —

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten

vuoden 1948 päättyessä ..... 9 278 981 100: —

Tähän on lisättävä uusien rautatierakennuksien kiinteistö-

arvo, yhteensä ..... 2 509 129 051: —

sekä Hyvinkään pääkonepajan rakennusarvo .....

557 293 658: —

Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1948 lopussa <sup>1)</sup> ..... 12 345 403 809: —

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 6 035 953 145 mk, liikkuvan kaluston 3 077 918 471 mk ja työkoneiden osalle 165 140 084 mk eli prosenteissa 65.05, 33.17 ja 1.78.

### Valtionrautateiden tulot.

Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1948 13 759 001 418 markkaan. Tästä on vähennetty suorituksia vieraille rautateille y. m. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 116 746 911 mk, joten kertomusvuoden nettotuloksi jää 13 642 254 507 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 8 260 332 577 mk, ovat tulot lisääntyneet 5 381 921 929 markalla eli 65.15 %.

Tulot.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1948—1946 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1948		Vuonna 1947	Vuonna 1946	Lisäys vuonna 1948 vuoteen 1947 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot ...	3 848 421 304	28.21	3 039 003 637	2 528 922 596	809 417 667	26.63
Tavaraliikenteen tulot ...	9 030 758 166	66.20	4 629 671 287	3 133 820 241	4 401 086 879	95.06
Muut liikennetulot .....	232 624 383	1.64	166 924 760	107 079 470	65 699 623	39.36
Lennätintulot .....	6 910 018	0.05	6 372 201	4 847 662	537 817	8.44
Autoliikennetulot .....	157 757 834	1.18	107 446 383	86 006 281	50 311 451	46.82
Korvaus postinkuljetuk- sesta .....	98 603 300	0.74	70 052 008	64 692 740	28 551 292	40.75
Sekalaiset tulot .....	267 179 502	1.98	240 862 300	160 948 955	26 317 202	10.93
Yhteensä	13 642 254 507	100.00	8 260 332 576	6 086 317 507	5 381 921 931	65.15

### Valtionrautateiden menot.

Valtionrautateiden hallinto-, kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1948 11 957 915 932 mk, oltuaan edellisenä vuonna 8 514 437 938 mk ja osoitivat siten 3 443 477 994 markan eli 40.44 % lisäystä.

Menot.

Menoprocentti, s. o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1948 87.65. Vuonna 1947 se oli 103.08 ja vuonna 1946 106.57.

Rautatiehallituksen menot olivat 201 419 236 mk ja linjahallinnon menot 11 756 496 696 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 1.68 ja 98.32 %.

<sup>1)</sup> Tähän ei ole luettu käyttökalustoa, jonka arvo oli kertomusvuoden lopussa 116 765 016: 50.



*Menot.*

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1948	
	v. 1948	v. 1947	mk	%
<i>Rautatiehallitus</i>				
Palkkaukset .....	117 836 355	89 845 719	27 990 636	31.15
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot .....	41 085 976	28 661 844	12 424 132	43.34
Viransijaisten palkkiot .....	1 007 859	753 897	253 962	33.68
Matkakustannukset .....	4 579 745	3 018 425	1 561 320	51.72
Vakinaiset eläkkeet .....	11 305 890	8 109 752	3 196 138	39.41
Ylimääräiset eläkkeet .....	644 850	537 910	106 940	19.87
Apuraha eläkelaitokselle .....	791 735	302 000	489 735	162.16
Ammattiopetus .....	3 734 144	1 923 188	1 810 956	94.16
Pääjohtajan käyttövarat .....	29 075	27 498	1 577	5.74
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito .....	6 336 193	3 983 252	2 352 941	59.07
Painatuskustannukset .....	1 224 050	839 270	384 780	45.84
Sekalaiset menot .....	10 825 714	8 569 798	2 255 916	26.32
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansaneläkemaksut .....	2 017 650	—	2 017 650	100.00
<b>Yhteensä</b>	<b>201 419 236</b>	<b>146 572 553</b>	<b>54 846 683</b>	<b>37.42</b>
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot</i>				
<b>Henkilömenot</b>				
Palkkaukset .....	2 956 409 984	2 253 775 764	702 634 220	31.18
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot .....	1 120 202 492	804 612 901	315 589 591	39.22
Viransijaisten palkkiot .....	348 174 798	241 967 969	106 206 829	43.89
Virantekorahat ja palkinnot tarveaineiden säästämistä ....	682 172 673	576 148 410	106 024 263	18.41
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muuttokustannuksista .....	56 827 760	22 275 477	34 552 283	155.12
Vakinaiset eläkkeet .....	271 920 628	199 116 136	72 804 492	36.42
Ylimääräiset eläkkeet .....	18 841 830	12 477 423	6 364 407	51.01
Apurahat eläkelaitokselle .....	67 088 298	24 187 988	42 900 310	177.36
Tapaturmakorvaukset .....	21 524 227	12 900 724	8 623 503	66.85
Muut huoltomenot .....	7 646 697	4 728 273	2 918 424	61.72
<b>Kalusto ja käyttöaineet</b>				
Käyttökalu- ja sen kunnossapito ja tarkastus .....	30 674 375	21 286 298	9 388 077	44.11
Polttoaineet .....	3 229 961 243	2 341 594 818	888 366 425	37.94
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta .....	190 141 111	145 494 046	44 647 065	30.69
<b>Rata- ja rakennukset</b>				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito .....	1 046 626 842	547 756 730	498 870 112	91.09
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjoh- tojen kunnossapito .....	33 827 375	26 098 333	7 729 042	29.62
Merkinanto- ja turvallisuuslaitteiden kunnossapito .....	17 347 302	11 670 051	5 677 251	48.65
Lumen ja jään poistaminen ....	85 177 791	42 277 759	42 900 032	101.47



Menon laatu	Menomäärä, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1948	
	v. 1948	v. 1947	mk	%
<b>Liikkuva kalusto</b>				
Liikkuvan kaluston, työkoneiden ja koneellisten laitteiden kunnossapito .....	1 286 316 610	887 750 071	398 566 539	44.89
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä .....	3 307 717	23 232	3 284 485	14.137
<b>Muut asiamenot</b>				
Painatuskustannukset .....	35 210 858	22 814 424	12 396 434	54.33
Vahingonkorvaukset .....	28 023 835	23 498 450	4 525 385	19.26
Verot .....	1 782 619	1 216 488	566 131	46.54
Postilaitokselle postinkuljetuksesta suoritettava korvaus ....	3 000 000	3 000 000	—	—
Sekalaiset menot .....	8 023 470	4 070 925	3 952 545	97.09
Kuoletukset .....	151 511 704	137 122 695	14 389 009	10.49
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansaneläkemaksut .....	54 754 457	—	54 754 457	100.00
Linjahallinto yhteensä	11 756 496 696	8 367 865 385	3 388 631 311	40.49
Kaikkiaan	11 957 915 932	8 514 437 938	3 443 477 994	40.44

Menot

### Rahallinen tulos.

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä v. 1948 osoitti 1 684 milj. markan ylijäämän. Kun vastaava tulos v. 1947 osoitti 254 milj. markan vajauksen, on v. 1948 rahallinen tulos edelliseen vuoteen verrattuna 1.938 milj. markkaa parempi eli 763 %.

Rahallinen tulos.

Täsmällisin luvuin esitettyinä valtionrautateiden tulojen ja menojen lisäys sekä ylijäämän pienentyminen käyvät ilmi seuraavasta taulukosta:

	Vuonna 1948	Vuonna 1947	Lisäys vuonna 1948	
	mk	mk	mk	%
Tulot .....	13 642 254 507	8 260 332 577	5 381 921 931	65.15
Menot .....	11 957 915 932	8 514 437 938	3 443 477 994	40.44
Ylijäämä tai vajeus (—)	1 684 338 575	—254 105 361	1 938 443 937	763

Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 7 päivänä 1950.

**H. Roos.**

**Arvi Nikkilä.**